

**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/2010-A**

**1 juillet 2010**

Original : français

**Aux délégués ayant participé à la 11<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail « Technique des  
citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID**

**(Berne, 18 et 19 mai 2010)**

**Rapport (deuxième projet)**

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.

Tel. (+41) 31 - 359 10 17 • Fax (+41) 31 - 359 10 11 • E-Mail [info@otif.org](mailto:info@otif.org) • Gryphenhübeliweg 30 • CH - 3006 Berne/Bern

1. La 11<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID s'est tenue les 18 et 19 mai 2010 au siège de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires à Berne.
2. Les pays suivants ont participé aux délibérations de cette réunion : Allemagne, Belgique, France, Lettonie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suisse et République tchèque. La Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (ERA) étaient également représentées. L'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des wagons privés (UIP), l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) et le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) étaient également présents (voir annexe II dans le document OTIF/RID/CE/GT/2010-A/Add.1).

### **Présidence de la réunion du groupe de travail**

3. Ainsi qu'il en avait été décidé lors de la 44<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID (voir le rapport OTIF/RID/CE/2007-A, paragraphe 108), Monsieur Rainer Kogelheide (Allemagne) a assuré 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 la convocation (document A 81-03/501.2010) a été adopté.

### **Point 2 : Détection de déraillement**

5. Lors de sa 47<sup>ème</sup> session, la Commission d'experts du RID avait décidé, à la demande de la Commission européenne, de reporter de deux ans l'introduction dans le RID des dispositions relatives à la détection de déraillement, initialement prévues pour être intégrées dans l'édition 2011 du RID. Ce report de deux ans devrait être mis à profit pour réaliser, d'ici à la fin 2011, les études relatives à la prévention ou à la détection de déraillement qui seront menées par la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et dont les résultats devraient être communiqués à la Commission d'experts du RID (voir également les paragraphes 112 à 117 du rapport final OTIF/RID/CE/2009-A sur la 47<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID).
6. Le représentant de l'ERA a informé le groupe de travail que l'agence avait lancé les études techniques énumérées dans l'annexe au document informel INF.9 de la 47<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID (pour les détails, se reporter au document informel INF.4 de la 48<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID). Les études relatives aux processus décisionnels mis en œuvre dans le cadre des directives relatives à la sécurité/l'interopérabilité et du RID qu'à l'heure actuelle, plusieurs études étaient réalisées sur le sujet par la Commission européenne et l'ERA, notamment des études sur les mesures de prévention des déraillements, sur le processus de prise de décision dans le cadre des directives européennes, d'une part, et dans celui de la Commission d'experts du RID, d'autre part, ainsi que l'étude de faisabilité sur l'harmonisation des critères d'acceptabilité des risques seront réalisées par les services de la Commission. Il a ajouté que, pour l'instant, il n'y avait pas de résultats intermédiaires à communiquer au groupe de travail.
7. Le représentant de l'Allemagne a demandé à la Commission européenne et à l'ERA de confirmer que les études réalisées actuellement par l'ERA mèneraient bien à l'introduction effective, en 2013, des dispositions sur la détection de déraillement dans le règlement. Le représentant de l'ERA n'a pas été en mesure de lui donner une réponse univoque, étant donné que l'ERA ne pouvait pas évaluer quels seraient les résultats des analyses a rappelé au groupe de travail que les résultats de ces études devraient être discutés en 2012 par la Commission commune de la CE sur la sécurité ferroviaire et le transport de marchandises dangereuses afin d'actualiser et de compléter la position de l'UE en ce qui concerne les déraillements des

trains de marchandises, y compris les trains de marchandises dangereuses. Par conséquent, l'ERA n'était en mesure ni d'anticiper les résultats de ces études, ni le résultat de ces discussions. Il a précisé que son agence abordait la question du déraillement de façon globale. Elle étudiait non seulement les différents systèmes de détection de déraillement et leur efficacité, mais analysait aussi les causes des déraillements et les possibilités d'amélioration de réduction et de prévention des déraillements des trains de marchandises.

8. Le représentant de l'Allemagne a attiré l'attention sur le fait que l'introduction des dispositions sur la détection de déraillement avait été reportée, entre autres, parce que [la Commission commune de la CE sur la sécurité ferroviaire et le transport de marchandises dangereuses jugeait nécessaire d'étudier d'autres options que les détecteurs de déraillement, qui permettraient d'obtenir de meilleurs résultats en termes d'évaluation d'impact (interopérabilité, sécurité et rapport coût-efficacité), y compris des mesures de prévention des déraillements la Commission européenne et l'ERA avaient prétendu que la fonctionnalité des systèmes de détection de déraillement existants n'était pas satisfaisante]. Il a ensuite demandé ce que la Commission européenne allait entreprendre pour éliminer les inconvénients des systèmes existants et promouvoir des systèmes alternatifs. Il a insisté sur le fait qu'il fallait absolument éviter de reporter à nouveau l'introduction des dispositions relatives à la détection de déraillement en cas d'absence, en 2012, de systèmes alternatifs. Le représentant de la Suisse a partagé les inquiétudes de l'Allemagne et demandé à la Commission européenne de définir clairement les exigences auxquelles les systèmes de détection de déraillement devraient satisfaire. Le représentant de l'UNIFE a appuyé cette demande en expliquant que l'industrie n'entreprendrait aucun développement de nouveaux systèmes tant que les objectifs ne seraient pas clairement définis. De plus, il faudrait tenir compte du temps nécessaire à la réalisation des épreuves et à l'exécution de la procédure d'homologation.
9. [Le représentant de l'Allemagne a estimé ~~Étant donné~~ que l'analyse coûts-bénéfices ~~de l'ERA~~ concernant les détecteurs de déraillement avait eu un résultat légèrement positif, ~~le représentant de l'Allemagne~~ et a par conséquent demandé à l'ERA de vérifier si la limitation de l'application des détecteurs de déraillement aux seuls wagons transportant des matières très dangereuses n'était pas plutôt contre-productive pour l'avancement des travaux et s'il ne fallait pas l'étendre à tous les wagons transportant des marchandises dangereuses. ~~Le représentant de l'ERA a confirmé que l'agence informerait dès que possible le groupe de travail des résultats des études sur le déraillement dès qu'ils seraient disponibles. L'ERA devrait s'exprimer à ce sujet lors de la prochaine session de la Commission d'experts du RID en novembre 2010.~~]
10. Le groupe de travail a invité les représentants de l'industrie à vérifier dans quelles conditions et de quelle manière le problème de freinage automatique du train après la détection de déraillement pourrait être éliminé. Le représentant de l'UNIFE a expliqué que si le conducteur devait être immédiatement informé du déraillement pour qu'il puisse lui-même décider du lieu approprié pour arrêter le train, il fallait appliquer aux trains de marchandises la même technologie qui est déjà utilisée pour les trains à grande vitesse. L'alimentation électrique de tous les wagons de marchandises ainsi que les équipements de transmission de données constituaient toutefois les conditions de base pour le fonctionnement de ce système.
11. Le président a prié le représentant de l'ERA de tenir informés le groupe de travail et la Commission d'experts du RID de l'état d'avancement des études sur la détection de déraillement. Il a également prié l'industrie de poursuivre sa réflexion sur les différentes solutions techniques envisageables. Le représentant de l'ERA pour sa part a invité les États et l'industrie à participer activement aux consultations menées dans le cadre des études sur la détection de déraillement.

### Point 3 : Fuites de gouttes

Document : OTIF/RID/CE/GT/2010/3 (Allemagne)

12. Lors de la dernière réunion du groupe de travail, l'Allemagne avait annoncé qu'elle soumettrait, lors de la prochaine réunion, un rapport sur les résultats du projet de recherche relatif au problème des fuites de gouttes, qui avait été commandé par l'Association de l'industrie pétrolière allemande.
13. Dans l'intervalle, ce sujet avait été abordé dans le cadre de la Réunion commune où, au sein du groupe de travail sur les citernes, différentes amorces de solution avaient été discutées et un libellé alternatif pour les 1.4.3.3 f) et 4.3.2.3.3 avait été adopté à titre de solution provisoire.
14. Le représentant de l'Allemagne a fait remarquer que cette modification du libellé des 1.4.3.3 f) et 4.3.2.3.3 ne réglait pas de façon durable le problème des fuites de gouttes. Il a notamment déploré que le groupe de travail sur les citernes ait abandonné les amorces de solution judicieuses telles que l'introduction d'une consigne de travail (d'un fil conducteur) pour les stations de remplissage et de vidange. C'était la raison pour laquelle l'Allemagne n'envisageait pas de faire avancer l'examen de ce problème. Elle s'est cependant déclarée disposée à soutenir toute initiative des États et de l'industrie qui souhaiteraient continuer à travailler sur ce sujet.
15. Plusieurs délégations ont estimé que les nouveaux textes des 1.4.3.3 f) et 4.3.2.3.3 ne clarifiaient pas la façon dont le remplisseur devait procéder pour garantir l'étanchéité des fermetures. De plus, lors des discussions menées dans le cadre de la Réunion commune, les répercussions éventuelles sur de nouveaux intervenants n'avaient pas été prises en compte.
16. Le représentant des Pays-Bas a relevé l'importance de la recherche des mesures permettant d'assurer la qualité tout au long de la chaîne de transport. Si l'on ne trouvait pas de solutions appropriées pour améliorer l'assurance qualité dans la chaîne de transport, les solutions techniques telles que l'épreuve à vide **de l'étanchéité des fermetures** devraient être de nouveau discutées.
17. Le représentant du CEFIC a informé le groupe de travail que l'Association de l'industrie chimique allemande avait créé, sur le plan national, un groupe de travail qui devrait se consacrer au problème des fuites de gouttes. Ce groupe de travail réunissant, entre autres, des représentants de l'industrie chimique et pétrolière devrait examiner de plus près les processus de remplissage et de vidange. Le représentant du CEFIC a fait remarquer qu'il serait peut-être possible de déduire des résultats de cet examen un fil conducteur pour les remplisseurs.
18. Le représentant de l'Allemagne a informé le groupe de travail de l'intention de son pays d'effectuer des contrôles systématiques mettant l'accent sur les différents aspects de cette problématique. La représentante de la France a donné des renseignements sur les efforts déployés par les autorités françaises pour améliorer la situation dans ce domaine. En analysant des rapports sur les incidents impliquant des fuites de gouttes, les autorités compétentes avaient pu identifier non seulement les causes des fuites de gouttes, mais aussi les remplisseurs concernés, qu'elles avaient directement contactés. Par conséquent, la situation s'était améliorée. Le groupe de travail a pris note des mesures prises par l'Allemagne et la France. L'efficacité de ces mesures devrait être analysée lors de ses prochaines sessions.
19. Les membres du groupe de travail ont exprimé leur souhait de disposer de plus amples informations sur les résultats du projet de recherche mis au point par la Société scientifique allemande pour le pétrole, le gaz naturel et le charbon (DGMK). Le rapport ne pouvant être commandé sur le site Internet de la DGMK ([http://www.dgmk.de/downstream/link\\_publicationen.html](http://www.dgmk.de/downstream/link_publicationen.html)) qu'à titre onéreux, le Président es-sayera d'obtenir un exemplaire gratuit et de le mettre à la disposition du Secrétariat de l'OTIF en vue de sa distribution aux membres du groupe.

20. Le groupe de travail a reconnu l'importance des travaux menés sur ce sujet pour améliorer la situation actuelle et a encouragé l'Allemagne, la France et le groupe de travail de l'Association de l'industrie chimique allemande à poursuivre leurs efforts en la matière.

**Point 4 : Mesures transitoires à la section 1.6.3 du RID**

Document : OTIF/RID/CE/GT/2010/4 (Allemagne)

21. Lors de la 47<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID, le groupe de travail s'était vu confier le mandat d'examiner les mesures transitoires à la section 1.6.3 du RID, qui ne mettaient pas clairement en évidence à quelles prescriptions de construction on pouvait déroger. Le groupe de travail avait été prié d'examiner quelles mesures transitoires pourraient être supprimées du fait qu'entre-temps elles étaient devenues obsolètes ou bien parce que les wagons-citernes ou les wagons-batterie concernés avaient atteint le terme de leur durée d'utilisation (voir également les paragraphes 22 à 24 du rapport final OTIF/RID/CE/2009-A sur la 47<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID).
22. Pour remplir le mandat du groupe de travail, le représentant de l'Allemagne avait reproduit dans son document OTIF/RID/CE/GT/2010/4 les résultats de l'analyse des mesures transitoires spécifiques aux wagons-citernes et aux wagons-batterie.
23. Étant donné que les propositions d'adaptation ou de suppression des mesures transitoires présentées dans ce document pourraient également avoir des répercussions sur des citernes fixes (véhicules-citernes), citernes démontables, véhicules-batteries et conteneurs-citernes et que certaines mesures transitoires examinées étaient communes aux deux modes de transport (RID et ADR), le groupe de travail a souhaité que cette question soit d'abord examinée par le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune. Pour la prochaine session du groupe de travail sur les citernes, l'Allemagne s'est déclarée prête à préparer un document avec les explications des principes qui sont à la base des modifications proposées. En même temps, le représentant de l'Allemagne a encouragé les États qui n'étaient pas d'accord avec les principes proposés de présenter leur raisonnement sous forme de documents informels lors de la prochaine session du groupe de travail sur les citernes.

**Point 5 : Composition des trains transportant des marchandises dangereuses pour éviter un BLEVE**

Document : OTIF/RID/CE/GT/2010/1 (Pays-Bas)  
OTIF/RID/CE/GT/2010/1/Add.1 (Pays-Bas)

24. Le représentant des Pays-Bas a informé le groupe de travail de l'intention de son gouvernement de créer un réseau (ferré) de base pour le transport (ferroviaire) de marchandises dangereuses sur la base d'une approche des risques qui prendrait en compte la composition des trains transportant des marchandises dangereuses pour éviter le risque de BLEVE « chaud ». L'analyse des calculs de risques aux Pays-Bas a démontré que le risque le plus élevé d'un BLEVE « chaud », dont les effets sont plus dévastateurs que ceux du BLEVE « froid », provient des trains composés de wagons-citernes contenant du gaz inflammable liquéfié jouxtant des wagons-citernes transportant des matières liquides très inflammables. Le gouvernement néerlandais a encouragé les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses à s'engager à composer les trains de sorte que la distance entre un wagon-citerne rempli de gaz inflammable liquéfié et un wagon-citerne contenant de la matière liquide très inflammable soit au moins de 18 mètres (« composition anti-BLEVE chaud »). Étant donné qu'un nombre significatif de wagons transportant du gaz inflammable liquéfié aux Pays-Bas vient de l'étranger, le représentant des Pays-Bas a invité les membres du groupe de travail à réfléchir sur l'aspect international lié à ce problème.
25. Les représentants de l'UIC et de la Suisse ont fait remarquer qu'il ne fallait pas surestimer le risque de BLEVE, étant donné qu'à ce jour il n'y avait pas eu d'accidents accompagnés de ce

phénomène sur le réseau ferroviaire européen. De plus, le représentant de la Suisse a estimé que le risque de BLEVE « chaud » pourrait être également diminué si la disposition imposant la mise en place d'éléments d'absorption d'énergie était étendue aux wagons-citernes transportant des ~~gaz-matières liquides inflammables-liquéfiés~~.

26. Plusieurs délégations ont remis en question la pertinence d'une telle mesure pour l'amélioration de la sécurité. Les membres du groupe de travail ont estimé au contraire que les manœuvres de triage plus fréquentes pourraient en elles-mêmes être génératrices de risques supplémentaires d'accidents et d'incidents.
27. Le représentant de l'UIC a fait remarquer ~~qu'il fallait vérifier si la question de la que la modification des règles de composition des trains pourrait devrait, le cas échéant, faire l'objet de l'application~~ du Règlement 352/2009 de la Commission européenne concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques. Ce règlement ~~sera applicable à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2012 (jusqu'à cette date, application sur la base du volontariat)~~ serait appliqué, à compter du 19 juillet 2010, à toutes les modifications techniques significatives ~~concernant le système ferroviaire d'un État membre affectant les véhicules et à toutes les modifications significatives affectant les sous-systèmes structurels. Pour ce qui est des modifications ayant trait à l'exploitation ou à l'organisation, l'application de ce règlement resterait volontaire jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2012.~~
28. Le groupe de travail a décidé de traiter à nouveau de ce sujet une fois que les résultats des travaux du groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE de la Réunion commune seraient disponibles.

#### **Point 6 : Rapports sur les accidents**

##### Rapport sur l'accident de Barendrecht (NL)

Document : OTIF/RID/CE/GT/2010/2 (Pays-Bas)  
OTIF/RID/CE/GT/2010/2/Add.1 (Pays-Bas)

29. Le groupe de travail a pris note du rapport préliminaire sur l'accident survenu le 24 septembre 2009 à Barendrecht près de Rotterdam. Le non-respect du feu rouge par un des conducteurs avait été à l'origine de la collision frontale de deux trains de marchandises. Dans un des deux trains, sept wagons-citernes remplis du No ONU 1268 (distillat de pétrole ou produit pétrolier) avaient été équipés d'éléments d'absorption d'énergie, bien que le règlement ne le prescrive pas pour cette matière dangereuse.
30. Après une remarque du représentant de l'UIC, le représentant des Pays-Bas a précisé que la mort d'une personne et les blessures d'une autre n'avaient pas été causées par les marchandises dangereuses transportées et que le rapport sur l'accident devrait être corrigé en conséquence.
31. Le président a conclu à partir des informations fournies par le représentant des Pays-Bas que les éléments d'absorption d'énergie avaient fonctionné de manière appropriée, c'est-à-dire qu'ils n'avaient réagi que lorsque la vitesse de tamponnement avait été supérieure à 12 km/h (voir disposition spéciale TE 22 du 6.8.4 b)). Il a par ailleurs constaté que cet accident n'avait pas de conséquences directes sur le règlement.
32. Le représentant des Pays-Bas a fait remarquer que les autorités néerlandaises allaient poursuivre l'enquête sur cet accident et que les résultats définitifs devraient être disponibles au cours de cette année.

## Rapport sur l'accident survenu près de Stewarton (UK)

### Document informel : INF.1 (Royaume-Uni)

33. Le représentant du Royaume-Uni a informé le groupe de travail de l'accident survenu le 27 janvier 2009 près de Stewarton. Après l'effondrement d'un pont ferroviaire, quelques wagons d'un train de marchandises transportant du gazole, du carburant diesel et du kérosène (Nos ONU 1202 et 1223) avaient déraillé et s'étaient renversés. Environ 220 000 litres de diesel et de kérosène avaient fui **de quatre** des wagons ayant déraillé, ce qui avait causé des dégâts environnementaux considérables. L'analyse de l'accident a démontré que suite au chevauchement des tampons, les crochets de traction avaient percé les réservoirs **de trois** des wagons adjacents.
34. Le président a fait remarquer que la fiche UIC 573 prescrivait une distance minimale de 300 mm entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir du wagon-citerne. Cette distance ne pouvant pas être respectée au Royaume-Uni à cause du gabarit de chargement qui est inférieur, des mesures alternatives de protection contre le chevauchement des tampons devraient être prises. **Le président a demandé si de telles mesures alternatives avaient été mises en place au Royaume-Uni.**
35. Le représentant du Royaume-Uni a expliqué que la disposition prescrivant des dispositifs anti-chevauchement des tampons avait été introduite dans le règlement en 1980 pour les nouveaux wagons-citernes et que les wagons-citernes impliqués dans cet accident avaient été construits à la fin des années 60. En ce qui concerne les wagons-citernes construits avant 1980, seuls les wagons destinés au transport de gaz liquéfiés **inflammables et ceux transformés pour transporter** des matières liquides très inflammables avaient dû être équipés de dispositifs anti-chevauchement des tampons.
36. ~~Le Ministère des transports du Royaume-Uni a été chargé par~~ La Branche d'investigation des accidents ferroviaires **a recommandé au Ministère des transports du Royaume-Uni d'évaluer la possibilité d' de voir s'il ne faudrait pas** étendre l'application de la disposition spéciale TE 25 du 6.8.4 b), qui n'est à l'heure actuelle prescrite que pour les matières très dangereuses, à d'autres matières dangereuses. ~~Le représentant du Royaume-Uni et Certains délégués ainsi que le Président ont relevé l'importance de l' souligné qu'il serait nécessaire de réaliser une analyse coûts-bénéfices relative à une extension éventuelle si on envisageait, le cas échéant, d'étendre l'application de cette disposition spéciale.~~
37. Le représentant des Pays-Bas a fait observer que ~~l'extension de si on envisageait dans l'avenir, à un moment quelconque, d'étendre~~ la disposition spéciale TE 25 à d'autres matières dangereuses devrait être examinée en liaison avec ~~l'extension de la possibilité d'étendre~~ l'application d'autres mesures techniques telles que les détecteurs de déraillement et les éléments d'absorption d'énergie. ~~[Il a ajouté que les dispositions existantes du RID venaient juste d'être adoptées et qu'il faudrait leur laisser suffisamment de temps pour s'implanter avant qu'une révision n'ait lieu.]~~
38. ~~Aucune autre délégation n'a voulu participer à la discussion sur la question de savoir si la disposition spéciale TE 25 devait être étendue à d'autres marchandises dangereuses. Le président a noté que le champ d'application actuel de la disposition TE 25 avait été approuvé après avoir été soigneusement examiné au sein du groupe de travail et de la Commission d'experts du RID, et que peu d'arguments, de nature à justifier une modification, avaient été présentés.~~

### Mesures prises par les autorités italiennes après l'accident de Viareggio (IT)

38. Étant donné que le rapport sur l'accident de Viareggio n'avait pas encore été publié et que les représentants de l'Italie avaient annulé leur participation peu avant la réunion, le groupe de travail n'a pas été en mesure de discuter d'éventuelles modifications consécutives pour le RID.

39. Néanmoins, le représentant de l'UIC a attiré l'attention du groupe de travail sur les mesures prises par l'Agence nationale pour la sécurité ferroviaire italienne (ANSF) telles que les contrôles supplémentaires des dispositifs de fermeture des wagons-citernes dans les gares-frontières italiennes, qui posaient des problèmes aux entreprises ferroviaires.
40. La représentante de la France a informé le groupe de travail des décisions prises par l'ANSF concernant le transport ferroviaire de marchandises dangereuses entre l'Italie et la France. Elle a demandé l'avis des membres du groupe de travail sur le bien-fondé de ces décisions et sur la manière dont l'Italie avait procédé. Elle a jugé nécessaire d'examiner si la manière dont les mesures additionnelles avaient été mises en œuvre (application quasi immédiate ou dans des délais très courts) n'allait pas à l'encontre de l'article 5 de la directive 2008/68/CE et de la section 1.9.4 du RID. De plus, elle a fait observer que les textes des décisions faisaient référence aux divers paragraphes du RID qui n'étaient pas correctement interprétés (p. ex. 6.8.2.4.4). Le texte rédigé à ce sujet par la représentante de la France précisant les différentes décisions prises par l'ANSF figure à l'annexe I du présent rapport.
41. Le représentant de la Commission européenne a averti le groupe de travail que la Commission européenne avait lancé une enquête pour déterminer si l'Italie, par ces mesures supplémentaires, avait contrevenu à la loi européenne. Il a regretté que les représentants de l'Italie ne fussent pas présents à cette réunion pour expliquer les motifs de ces décisions.

#### **Point 7 : Manuel wagons-citernes**

42. Lors de la dernière réunion du groupe de travail, les États et organisations avaient été priés d'examiner l'établissement d'une plate-forme Internet contenant des informations sur l'équipement et la manœuvre des wagons-citernes (voir également le paragraphe 21 du rapport sur la 10<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail (OTIF/RID/CE/GT/2009-A)). Aucune délégation ne s'est prononcée à ce sujet.
43. Le groupe de travail a constaté que les travaux sur le Manuel wagons-citernes n'avaient pas progressé. Il a décidé de revenir sur ce sujet dès qu'une proposition concrète serait soumise.

#### **Divers**

44. La prochaine session du groupe de travail aura lieu en fonction des discussions menées au sein de la Réunion commune sur les mesures transitoires, de l'état d'avancement des études de l'ERA relatives à la détection de déraillement et de la disponibilité de rapports plus détaillés sur les accidents ferroviaires de Barendrecht et de Viareggio.
-



**Mesures prises par les autorités italiennes pour le transport par rail de marchandises dangereuses entre l'Italie et la France**

(Communication de la France)

La France demande des informations et des explications par rapport à la réglementation en vigueur (RID et autres) en ce qui concerne des décisions prises par les autorités italiennes, notamment l'Agence nationale pour la sécurité ferroviaire italienne (ANSF), pour le transport des marchandises dangereuses.

Dans le cadre des points 3 et 6 de l'ordre du jour du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », la France souhaite partager des informations avec les autres Etats membres de la réunion.

En effet, ces décisions ont impacté le transport des marchandises dangereuses par wagon entre la France et l'Italie depuis le début de l'année 2010.

La France en a été informée de manière officieuse soit par le biais de détenteurs de wagons, soit par le biais d'entreprises ferroviaires qui se sont étonnées de telles décisions et qui n'en comprenaient ni le fondement ni la justification au regard de la réglementation actuelle.

Les décisions prises en référence à l'accident de Viareggio sont les suivantes (la liste n'est pas exhaustive) :

- Une traçabilité des essieux serait désormais exigée et à défaut la vitesse des wagons serait limitée à 60 km/h.
- Des contrôles exceptionnels aux frontières seraient exigés désormais sous couvert du 6.8.2.4.4.
- Une « check-list » devrait désormais être rédigée par tous les opérateurs au chargement comme au déchargement et ce à compter du 21 avril 2010 pour tous les transports de la classe 2, 3, 4, 5, 6, 8 et 9.

Les « check-lists » devraient être attachées aux lettres de voiture CIM si c'est une version papier ; si c'est une version électronique, elles devraient être remises aux conducteurs de train dans une enveloppe. A défaut, les trains ne seraient pas acceptés. Cette « check-list » serait demandée sous couvert du chapitre 1.4 du RID.

La France souhaite avoir l'opinion du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » et sans doute aussi de la Commission d'experts du RID sur ces décisions, qui ne semblent pas conformes à la réglementation en vigueur et qui pourtant doivent faire ou ont déjà fait l'objet d'une application quasi immédiate en Italie.

La France souhaite également savoir si les autres Etats membres ont été confrontés à ce type d'exigences.

Enfin, la France demande quelles procédures pourraient être adoptées si de nouvelles décisions de ce type étaient rendues obligatoires ?

Ne sont-elles pas soumises, selon le 1.9.4 du RID, à une information préalable au Secrétariat de l'OTIF pour qu'il les porte à la connaissance des autres Etats membres, et selon l'article 5 de la directive 2008/68 relative aux transports des matières dangereuses, à une notification à la Com-

mission des mesures envisagées, la Commission décidant ou non de les autoriser pour une durée limitée ?

Une clarification serait fort utile dans ce domaine.

---