

**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/2011-A**

**13 décembre 2011**

**Original : allemand**

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

---

**Rapport de la 12<sup>ème</sup> réunion du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID**

**(Hambourg, 6 et 7 octobre 2011)**

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 12<sup>e</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission des experts du RID a eu lieu les 6 et 7 octobre 2011 sur invitation de la GATX à Hambourg.
2. Les États suivants ont participé aux délibérations lors de la session : Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, République tchèque, Suisse et Royaume-Uni. Ont également participé 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) (cf. annexe II du document OTIF/RID/CE/GT/2011-A/Add.1).

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

3. Ainsi qu'il en avait été décidé lors de la 44<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID (cf. 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 de l'ordre du jour : Adoption de l'ordre du jour**

4. L'ordre du jour provisoire inclus dans la convocation (document A 81-03/501.2011) a été adopté.

### **Point 2 de l'ordre du jour : Adoption du Rapport de la 11<sup>e</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (Berne, 18 et 19 mai 2010)**

5. Le deuxième projet de rapport de la 11<sup>e</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (Berne, 18 et 19 mai 2010), qui n'avait pas pu être terminé en raison de différents souhaits de modification contradictoires, est adopté comme suit :

- paragraphe 8 : la formulation initiale du Secrétariat est conservée.
- paragraphe 9 :

La première phrase reçoit au début la teneur suivante :

« Le représentant de l'Allemagne a expliqué qu'en raison d'un résultat légèrement positif de l'analyse coûts-bénéfices de l'ERA concernant les détecteurs de déraillement, l'ERA a été priée de vérifier si [...] ».

La deuxième phrase est modifiée conformément à la proposition du représentant de l'ERA :

« 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. ».

- paragraphe 37 : la deuxième phrase, proposée par le Royaume-Uni, est biffée.

### **Point 3 de l'ordre du jour : Détection de déraillement**

6. Il convient de rappeler que l'ERA a conduit deux ateliers à Lille concernant l'étude réalisée par Det Norske Veritas (DNV) sur la prévention et la détection de déraillements (6 mai 2011 et 29 septembre 2011). À l'occasion du dernier atelier, l'ERA avait fait la demande que tous les commentaires concernant les rapports établis jusqu'à présent par la DNV lui soient envoyés dans un délai de deux semaines.

7. La partie B3 de l'étude compare dix des mesures de sécurité les plus efficaces selon la DNV. Les mesures préventives, qui empêchent le déraillement, se placent en haut de classement tandis que les mesures qui minimisent les conséquences des déraillements se trouvent plutôt en milieu de classement. La comparaison de l'équipement avec des détecteurs de déraillements de soit tous les wagons de marchandises, soit tous les wagons de marchandises dangereuses, soit, comme décidé par la Commission d'experts du RID, les seuls wagons de marchandises dangereuses destinés à l'acheminement des marchandises les plus dangereuses a montré que le choix effectué par la Commission d'experts du RID affichait le meilleur rapport coûts-bénéfices.
8. Le représentant de l'Allemagne souligne que les trois mesures listées dans le tableau 9 avant le détecteur de déraillement pour certains wagons RID ne concernent que le matériel roulant et non l'infrastructure. Cela signifie qu'un grand nombre de mesures portant sur l'infrastructure affichent un moins bon rapport coûts-bénéfices. Il demande donc s'il ne serait pas intéressant de maintenir la décision de la Commission d'experts du RID afin de réduire le nombre de déraillements causés par l'infrastructure. Il conviendrait en général d'envisager la combinaison de différentes mesures.
9. Puisque les différentes mesures proposées concernent toutes l'ensemble du fret, mais quelques-unes n'intéressent que partiellement le transport de marchandises dangereuses, il faut se demander quel l'ordre d'importance s'appliquerait pour ce dernier.
10. Le représentant de l'UIC attire l'attention sur trois points. Le premier concerne l'efficacité des différentes mesures de prévention proposées dans la partie B3 de l'étude, eu égard à l'annexe B2 de l'étude qui comporte la liste des déraillements considérés dans l'étude de la DNV. Sans vouloir remettre en question le modèle de risque, il importe de constater que l'efficacité des mesures de prévention peut fluctuer en fonction des pays puisque l'étude se base sur des valeurs moyennes alors que les proportions des diverses causes de déraillement peuvent varier selon les différents pays.
11. La deuxième remarque de l'UIC se rapporte au paragraphe 11.0 de la partie B3 de l'étude et en particulier au point 11.2.2, qui traite des mesures de sécurité. Les conclusions et recommandations de la DNV ne concernent que la mesure M1a – Équipement de tous les wagons de marchandises avec des détecteurs de déraillement. La mesure de sécurité M1a – Équipement de tous les wagons de marchandises dangereuses avec des détecteurs de déraillement ainsi que la mesure M1a – Équipement des wagons déterminés par la Commission d'experts du RID pour les matières très dangereuses ne sont à l'inverse pas incluses dans une conclusion ou recommandation, sans que cela soit justifié et alors qu'elles ont de meilleurs rapports coûts-bénéfices.
12. La troisième remarque concerne l'efficacité de la mesure P13 – WLID/WIM pour l'acheminement de marchandises dangereuses. Cette mesure semble moins intéressante pour les wagons-citernes que pour le reste du transport de marchandises. Cela ne signifie toutefois pas que cette mesure soit inutile pour les wagons-citernes car son application permet de détecter non seulement des erreurs de chargement mais également d'autres défauts du wagon. L'efficacité de cette mesure pour la sécurité du transport des marchandises dangereuses devrait être étudiée plus avant.
13. Plusieurs délégués soulignent que des mesures concernant le matériel roulant seraient intéressantes pour certains pays qui disposent déjà d'une haute densité d'installations fixes, comme p. ex. de détecteurs de boîtes chaudes, afin d'accroître encore la sécurité. L'accent est également mis sur l'aspect politique du problème car il est incompréhensible pour le public que des déraillements passent parfois complètement inaperçu et qu'il y ait toujours des déraillements aux conséquences graves bien que la technique de détection des déraillements existe.

14. En ce qui concerne la note entre parenthèses au point 5.3.1.3 de la partie B3 de l'étude (« Un avantage supplémentaire serait par exemple également la réduction de la densité nécessaire de détecteurs de boîtes chaudes. »), le groupe de travail conseille la plus grande précaution puisque ces détecteurs ne servent pas à constater les seuls défauts de palier mais également les freins bloqués. Le groupe de travail suggère que le rééquipement déjà partiellement entrepris au profit de paliers en matière plastique ainsi que d'autres mesures existantes devraient être abordés et évalués plus clairement dans le rapport de la DNV.
15. En ce qui concerne le point 11.2.2 de la partie B3 de l'étude, le représentant de l'UNIFE remarque que les fausses alertes n'ont été mentionnées qu'au sujet des détecteurs de déraillement bien qu'elles puissent revêtir de l'importance pour toutes les autres mesures. Aucun déclenchement intempestif n'a plus été constaté depuis 2004 pour les nouveaux détecteurs de déraillement dotés de valeurs seuils de déclenchement plus élevées, de sorte que les conséquences négatives présentées d'un déclenchement intempestif ne sont plus pertinentes. Il se demande également si le conducteur à son poste de conduite agirait différemment si le déraillement lui était signalé plus tôt puisque dans de tels cas l'entreprise de transport prescrirait sans aucun doute l'arrêt immédiat.
16. Puisqu'il n'y aura pas davantage d'informations d'ici novembre, il est conseillé que la 50<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID ne mène qu'un court débat à ce sujet. Lors de la session suivante, une éventuelle extension à d'autres marchandises dangereuses et une date d'introduction devraient également faire l'objet de discussions. Puisqu'une mesure isolée ne semble pas appropriée pour réduire de manière significative le risque de déraillement, rien ne devrait empêcher la Commission d'experts du RID de prendre une décision en faveur des détecteurs de déraillement.

#### **Point 4 de l'ordre du jour : Fuites de gouttes**

##### Listes de vérification

*Document informel* : INF.2 (CEFIC)

17. Le représentant du CEFIC présente un document informel comportant des listes de vérification pour le remplissage / la vidange par le haut et le remplissage / la vidange par le bas de wagons-citernes. Il précise que ces listes de vérification ne servent qu'à éviter les fuites de gouttes et ne comportent pas de nouveaux points à vérifier avant l'acheminement. Les listes de vérification servent fondamentalement à s'assurer que les wagons-citernes sont étanches des deux côtés et qu'aucun produit ne subsiste **entre le deuxième (obturateur externe) et le troisième dispositif de fermeture (en général un bouchon fileté)**. Le Conseil européen de l'industrie chimique considère ces listes de vérification comme des recommandations relevant du « Responsible Care ».
18. Le représentant des Pays-Bas fait remarquer que l'étude de l'Institut fédéral allemand pour la recherche et les essais des matériaux (BAM) comporte des recommandations plus poussées qui ne sont pas reprises dans les listes, comme par exemple le respect des couples pour la fermeture ou le type des soupapes et joints à utiliser. Il ajoute qu'une inspection à vue ne suffirait pas puisqu'elle ne permettrait de constater que les défauts d'étanchéité survenant avant le début de l'acheminement.
19. Au terme du débat, le groupe de travail recommande d'intégrer aux descriptions des tâches du remplisseur et du déchargeur **une remarque précisant que des exigences minimales pour le contrôle de l'étanchéité des dispositifs de fermeture sont incluses dans les listes de vérification du CEFIC.**

20. Les représentants des États sont priés d'examiner les étapes de travail présentées dans les listes de vérification et de transmettre, le cas échéant, au représentant du CEFIC des propositions de modification afin qu'il puisse soumettre un document officiel à la 50<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID.
21. Le groupe de travail convient que les listes présentées ne sont pas statiques mais doivent être complétées si des problèmes apparaissent.

#### Défauts d'étanchéité de wagons-citernes constatés en Italie

*Document informel* : INF.1 (Italie)

22. En raison de l'absence d'un représentant de l'Italie, ce document exigeant une documentation obligatoire des contrôles d'étanchéité effectués après un remplissage ou une vidange n'a pas été traité plus avant.
23. La représentante de la France **répond aux points critiques soulevés par le document de l'Italie (cf annexe 1). Elle explique que des mesures de contrôle ont été prises fin 2010 sur le site de chargement de Lavera, ainsi qu'au dernier triage avant la frontière et que depuis janvier 2011 aucun autre incident n'a été signalé. Par contre, elle demande qu'un travail réciproque puisse être fait en Italie pour les wagons vides non nettoyés qui rentrent en France et qui génèrent toujours des incidents (boulons et brides manquants ou desserrés).**

#### **Point 5 de l'ordre du jour : Rapports sur les accidents**

24. Le représentant des Pays-Bas déclare que les résultats de l'enquête sur l'accident du 24 septembre 2009 à Barendrecht sont disponibles en néerlandais. Il ajoute que ces résultats n'ont aucune répercussion sur la législation relative aux marchandises dangereuses et que la présentation du rapport final est donc abandonnée.
25. Le représentant de la Suisse souligne que la sous-section 1.8.5.2 du RID ne dit pas clairement dans quels cas un rapport d'accident doit être transmis au Secrétariat de l'OTIF et annonce vouloir déposer une requête à la Commission d'experts du RID à ce sujet.

#### **Point 6 de l'ordre du jour : Divers**

##### Entité chargée de l'entretien (ECM)

*Document informel* : INF.3 (UIP)

26. Afin de déterminer qui est responsable de l'entretien des wagons de marchandises, la directive 2008/110/CEE a instauré le concept d'entité chargée de l'entretien (ECM) : une ECM doit être nommée pour chaque wagon de marchandises et inscrite dans un registre de véhicules européen.
27. Les fondements de la certification développés actuellement par l'Agence ferroviaire européenne (ERA) comportent également des exigences vis-à-vis des ECM entretenant les wagons de marchandises dangereuses. Ces ECM doivent documenter leurs connaissances et les procédures suivies pour les marchandises dangereuses pour assurer le contrôle des citernes par exemple. Cela signifie qu'au terme de la période de transition, seules des ECM certifiées seront autorisées à organiser l'entretien des wagons de marchandises dangereuses.
28. Puisqu'aux termes du RID l'exploitant d'un wagon-citerne est responsable de l'entretien de la citerne et de ses équipements, le représentant de l'UIP voudrait, avec son document informel, lancer un débat sur la manière dont pourraient à l'avenir se répartir les obligations entre l'exploitant d'un wagon-citerne d'une part et l'ECM d'autre part, étant donné que l'ECM et l'exploitant ne sont pas nécessairement identiques.

29. Au terme du débat, le groupe de travail constate que les règlements européens n'entrent pas en contradiction avec le RID mais peuvent être utilisés pour détailler les actions qui n'y sont pas décrites avec suffisamment de précision. Si un examen détaillé des exigences imposées aux ECM dans le règlement de la Commission n° 445/2011 montre que celles-ci sont suffisantes au sens du RID, l'indication selon laquelle les prescriptions du RID sont satisfaites en cas d'application dudit règlement pourrait être insérée dans le RID. **Le représentant des Pays-Bas se montre cependant sceptique vis-à-vis de cette remarque.**
30. À la majorité, le groupe de travail est d'avis qu'un partage des obligations entre l'exploitant d'un wagon-citerne et l'ECM n'est pas nécessaire puisque l'exploitant peut convenir par contrat avec le locataire de quelles obligations ce dernier doit endosser et que le locataire, s'il est aussi ECM, doit disposer d'une qualification en conséquence. Le cas échéant, un paragraphe supplémentaire pourrait être inséré en référence au paragraphe 1.4.3.7.2 selon lequel, s'il fait appel à d'autres intervenants, l'exploitant doit prendre des mesures appropriées pour assurer que les prescriptions du RID sont respectées.

Équipement de wagons-citernes de construction nouvelle et d'autres wagons de marchandises dangereuses avec des freins à main manœuvrables depuis la plateforme

*Document informel :* INF.4 (UIP)

31. Les fiches UIC 573 et 535-3 prescrivent que les wagons-citernes et autres wagons pour le transport de marchandises dangereuses disposent de freins à main manœuvrables depuis la plateforme. La STI en vigueur actuellement présente cette exigence au point 4.2.4.1.2.8. À la demande de l'ERA, la nouvelle STI ne comporte plus aucune exigence à ce sujet car il s'agit là d'une exigence relative à l'exploitation et non au matériel roulant.
32. Dans son document informel, l'UIP s'interroge sur l'origine de l'exigence incluse dans les fiches UIC, qui complique le recours aux systèmes de freinage innovants qui peuvent certes être manœuvrés depuis le côté mais pas depuis la plateforme. Bien que les fiches UIC n'engagent plus juridiquement, elles sont considérées par certaines autorités d'admission comme l'état de la technique.
33. Selon l'UIC, cette exigence avait à l'origine été introduite dans les fiches UIC **pour améliorer la sécurité de certaines opérations de manœuvre (p. ex. tri à la gravité dans les gares de triages non automatisées et manœuvre au lancer). Le frein à main, prescrit en particulier pour les wagons-citernes, continue d'être utilisé pour la manœuvre de wagons sur certains sites ferroviaires mais aussi pour l'immobilisation des wagons et des rames.**
34. Le groupe de travail prie l'UIC de régler cette question en interne dans un premier temps. L'UIP pourra ensuite revenir sur cette question avec un document officiel. **Si l'examen par l'UIP devait montrer qu'un frein à main sur la plateforme était spécifiquement nécessaire aux wagons de marchandises dangereuses, l'intégration de cette exigence dans le RID devrait être envisagée,** en raison du caractère désormais non contraignant des fiches UIC et de sa suppression dans la nouvelle édition de la STI.
34. Le groupe de travail prie l'UIC de régler cette question en interne dans un premier temps. L'UIP pourra ensuite revenir sur cette question avec un document officiel. Si les clarifications montrent que cette exigence est toujours justifiée, elle devrait, en raison du caractère désormais non contraignant des fiches UIC et de sa suppression dans la nouvelle édition de la STI, être intégrée dans le RID.

Normes EN 14432 et EN 14433

35. Le problème de l'application obligatoire des normes EN 14432 et EN 14433 comportant des exigences relatives aux soupapes des citernes pour marchandises dangereuses a été traité par le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN (voir en particulier les paragraphes 32 à 37 du rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.1 (OTIF/RID/RC/2011-A/Add.1) et les paragraphes 18 à 22 du rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.2 (OTIF/RID/RC/2011-B/Add.2)).
36. Alors qu'une petite majorité du groupe de travail sur les citernes se prononçait pour l'adoption d'une disposition transitoire, ladite disposition, qui aurait permis de continuer à utiliser les soupapes installées sur les wagons-citernes en 2011 mais non conformes aux normes, fut rejetée à une courte majorité par la Réunion commune (Genève, 13 au 23 septembre 2011) (cf. paragraphes 9 à 13 du rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124 (OTIF/RID/RC/2011-B)).
37. Compte tenu du nombre différent d'États signataires des accords multilatéraux correspondants RID 7/2011 et ADR M 241, qui laisse penser qu'un plus grand problème pratique se pose pour le transport ferroviaire, le représentant de l'UIP annonce qu'il reviendra sur cette question avec un document officiel lors de la 50<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID.

Évaluation des risques

38. Le représentant de l'UIC rappelle qu'il avait annoncé lors de la 47<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID (Sofia, 16 au 20 novembre 2009) la rédaction d'un argumentaire entendant prouver l'équivalence avec les exigences de la directive Seveso-II via différentes évolutions survenues dans le domaine ferroviaire telles que la directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (directive 2004/49/CE), la création de l'Agence ferroviaire européenne ainsi que les chapitres 1.9 et 1.11 du RID (cf. rapport OTIF/RID/CE/2009-A paragraphes 129 à 132). À l'heure actuelle, un document de synthèse des équivalences et différences se trouve encore dans la phase d'analyse.
39. Le groupe de travail remercie le représentant de l'UIC de l'élaboration de ce document qui peut être très utile pour tous ceux travaillant sur les législations relatives aux chemins de fer, aux incidents et aux marchandises dangereuses. Dans le domaine de la sécurité ferroviaire générale, il pourrait également contribuer à la compréhension de l'exigence relative aux détecteurs de déraillement. Il apparaît important que l'UIC mette cet outil à disposition.

---

**Commentaires de la France au document informel INF.1**

Le document présenté par l'Italie appelle plusieurs remarques :

1. Ce document est présenté comme faisant partie des mesures urgentes à prendre suite à l'accident de Viareggio. Les causes officielles de cet accident n'ayant pas encore été déterminées, il ne peut y avoir de lien établi, mais l'on sait de manière sûre qu'il ne s'agit pas de fuites de gouttes.
2. Les éléments présentés dans ce document, à travers l'étude des fuites de gouttes survenues entre le 1<sup>er</sup> juillet 2009 et les 31 décembre 2010, nécessitent quelques commentaires :
  - Il ressort que 85% des événements se sont produits sur des transports ayant leur origine à l'étranger et 40% sont liés à des wagons entrés par le point frontière français de Vintimille.
  - Une analyse détaillée du tableau joint au document, montre que sur les 20 événements attribués à la frontière de Vintimille dans la note, 12 seulement se sont réellement produits sur ce site. Les 8 autres sont des événements qui sont survenus plusieurs heures après le passage à Vintimille et donc après la vérification faite à la frontière.
  - Sur 12 événements, 3 n'ont pas été communiqués au conseiller à la sécurité de l'entreprise ferroviaire française, ce qui pose problème pour y remédier.
  - La majorité des événements survenus sont liés à des fuites au niveau du trou d'homme (8 cas), 4 cas sont liés à des fuites sur la phase gazeuse, 3 sont liés à des brides défailtantes (fuite robinet Klinger) et 1 cas est lié à un bouchon fileté.
  - Les détenteurs de wagons sont VTG (surtout) et ERMEWA.
  - Selon le document de l'Italie, la cause des fuites serait due à :
    - Une maintenance de routine peu attentive en ce qui concerne les joints et l'étanchéité au niveau des boulons,
    - Des chargements et déchargements réalisés par du personnel pas assez formé, ni sensibilisé.
3. Ce problème a déjà été soulevé à la dernière réunion du groupe de travail, et la France, comme elle s'y était engagée a fait un travail de fond sur ce dossier qui concerne le trafic de gaz entre la France et l'Italie.

Les mesures qui ont été prises sont les suivantes :

- Des contrôles ferroviaires ont été organisés en décembre 2010 sur le site du triage de Miramas (dernier triage avant la frontière) ainsi que chez le chargeur à Lavera (site industriel). Ces contrôles n'ont rien donné et le matériel a été vérifié conforme.
- Le conseiller à la sécurité de la SNCF a établi des courriers aux chargeurs afin de les sensibiliser à ce problème récurrent.
- Une réunion a été organisée avec les principaux détenteurs de wagons (VTG et ERMEWA) pour vérifier le suivi de la maintenance effectuée sur les wagons signalés. Les détenteurs ont apporté la preuve que cette maintenance a bien été réalisée.

Le résultat de toutes ces mesures est que depuis janvier 2011 il n'y a plus d'incident de fuites de gouttes signalés par l'Italie.



4. Par contre, la France a également réalisé, avec l'aide de la SNCF, une étude approfondie sur le problème des mêmes wagons qui reviennent à vide, non dégazés, d'Italie.

Le constat est le suivant :

- En 2009 16 rapports RID ont été adressés à TRENITALIA dont 11 pour boulons et écrous de brides manquants ou desserrés, notamment en provenance de la gare de CASTEL-GUELFO (à 8 reprises).
- En 2010, 12 rapports RID ont été adressés à TRENITALIA dont 5 pour boulons et écrous de brides manquants ou desserrés. Ces envois avec défauts provenaient notamment de PORTOGRUARO (5 rapports), DOMEGLIARIA (3 rapports) et APRILIA (2 rapports). Un événement a même généré une fuite sur la phase gaz due à des boulons desserrés sur bride.
- En 2011 jusqu'à ce jour, 7 rapports RID ont été envoyés à TRENITALIA dont 3 pour problèmes sur brides défailtantes.

Ce chiffre est inquiétant puisque la campagne de gaz entre la France et l'Italie vient à peine de commencer (octobre-avril).

La France souhaite donc profiter de l'opportunité donnée par le document de l'Italie pour demander qu'un travail réciproque sur les retours à vide à destination de la France soit réalisé.

Le principal opérateur ferroviaire – la SNCF – ayant mis en place depuis plusieurs années déjà, un tableau d'enregistrement de tous les évènements affectant le transport de marchandises dangereuses sur le territoire français, cette base de donnée peut, et on l'a vu dans le point précédent, donner des indications précises sur les axes de travail : relation concernée, chargeur ou destinataire concernés, détenteur de wagon concerné, voire wagon concerné puisque les n° de wagons figurent sur cette base.

Cette méthode présente l'avantage de cibler géographiquement les trafics posant problème et d'y faire apporter très rapidement des corrections, puisque les intervenants selon 1.4 du RID sont clairement identifiés.

De plus, la mise en place de contrôles ferroviaires, dont les choix sont orientés à travers la même base de données, va permettre de verrouiller un peu plus le respect des prescriptions du RID, dans la mesure où tout contrôle positif donnera lieu à l'établissement d'une contravention.

C'est la raison pour laquelle la France estime que la mise en place systématique d'une checklist telle que proposée par l'Italie n'est pas la solution la plus appropriée dans la mesure où elle ne fait qu'acter matériellement la responsabilité des intervenants – qui est déjà clairement établie au 1.4 du RID – mais qu'elle n'apporte pas de garantie sur la vérification réellement effectuée.

Un système de contrôle de la bonne application du RID – assorti de contravention en cas de manquement – réalisé par les Etats membres nous semble apporter plus de garantie sur le respect de la législation au regard de la sécurité des transports.

---