

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/2012-A

7 mai 2012

Original : allemand

AUX GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF

Rapport de la 13^e réunion du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

(Rome, 11 et 12 avril 2012)

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 13^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID a eu lieu les 11 et 12 avril 2012 à Rome, sur invitation du ministère italien des Transports.
2. Les États suivants ont participé aux délibérations de cette réunion : Allemagne, Belgique, France, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède et Suisse. L'Agence ferroviaire européenne (ERA) était également représentée. L'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des wagons privés (UIP) et l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) ont elles-aussi participé (cf. annexe I au document OTIF/RID/CE/GT/2012-A/Add.1).

Présidence de la réunion du groupe de travail

3. Comme cela avait été décidé à la 44^e session de la Commission d'experts du RID (cf. Rapport OTIF/RID/CE/ 2007-A, paragraphe 108), M. Rainer Kogelheide (Allemagne) assume la présidence et M. 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 l'invitation (document A 81-03/501.2012) est adopté.

Point 2 : Détection de déraillement

Document informel : INF.5 (ERA)
INF.6 (ERA)

5. Le représentant de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) illustre, à l'aide d'une présentation reproduite dans le document informel INF.6, le rapport sur la prévention et la réduction à court et moyen terme des déraillements de train de marchandises, présenté dans le document informel INF.5, qui a entre autres été nourri des enseignements de l'étude menée par Det Norske Veritas (DNV) et de la Task Force mise en place à la suite de l'accident de Viareggio pour l'entretien des wagons de marchandises.
6. Il explique qu'au total, 47 mesures préventives, 13 mesures pour la réduction des répercussions d'un déraillement et 9 mesures non encore réalisables ont été examinées dans le détail.
7. Le rapport se fonde sur les enquêtes concernant 555 déraillements au total, **rassemblées** en partie par l'ERA **en 2009** et **complétées** par **l'étude de DNV**. L'accident de Viareggio a également été **pris en compte** bien qu'il se soit agi, **selon l'ERA**, d'un déraillement atypique.
8. Les conclusions de l'ERA ont été classées en mesures à court, moyen et long terme. La mesure à court terme la plus efficace serait l'utilisation réglementaire du système d'entretien et de gestion de la sécurité déjà prévu par les directives de l'UE, qui permettrait à elle seule d'empêcher **jusqu'à** 26 % des déraillements.
9. Parmi les mesures à moyen terme, quatre mesures techniques pourraient potentiellement empêcher ou réduire les déraillements plus efficacement que les détecteurs de déraillement. Il s'agirait de détecteurs permettant d'identifier des différences dans la répartition du poids, et un profil incorrect des essieux, de détecteurs acoustiques permettant d'identifier les roulements défectueux, de détecteurs permettant d'identifier un comportement dynamique atypique des essieux ainsi que de l'installation de corps de boîte d'essieu en polyamide.
10. Selon **les principes établis dans la législation de l'UE**, aucune de ces mesures ne devrait constituer une prescription impérative à l'échelle européenne mais il faudrait plutôt laisser le secteur déterminer quelles mesures devraient être introduites, avec application facultative, sur la base du système de gestion de la sécurité.

11. Dans son rapport, l'ERA recommande à nouveau à la Commission européenne de ne pas prescrire l'utilisation de détecteurs de déraillement ni dans la législation de l'UE ni donc dans le RID puisqu'il a été clairement prouvé que d'autres mesures sont bien plus efficaces pour réduire les risques relatifs à l'acheminement des marchandises dangereuses, y compris les répercussions catastrophiques. Il n'y a donc aucune raison de privilégier la détection des déraillements face à d'autres mesures plus efficaces.
12. Le représentant de l'ERA rappelle qu'il est toutefois possible, comme pour les autres mesures techniques évaluées, de continuer à utiliser facultativement les détecteurs de déraillements actuellement disponibles sur le marché, tant qu'ils sont autorisés par l'autorité compétente pour la mise en service de wagons équipés de tels systèmes. Il doit cependant être clair que l'exploitation de wagons sans détecteurs de déraillement ne devrait pas être empêchée. Il n'est du reste pas exclu que l'ERA mène à plus long terme une nouvelle étude sur le recours aux détecteurs de déraillement électroniques.
13. Indépendamment de cela, des mesures à plus long terme devraient également être projetées, comme par exemple l'introduction de l'accouplement central en combinaison avec la possibilité de transmettre des données et d'approvisionner en énergie ou encore la collecte et l'échange de données concrètes et actuelles sur la qualité des wagons et des rails. Depuis octobre 2011, un projet de recherche mandaté par la direction générale Recherche, Développements techniques et Innovation de la Commission européenne est mené sur le sujet.
14. Au cours du débat qui s'ensuit, les critiques suivantes sur le rapport de l'ERA sont exprimées.
 - Les arguments de l'ERA selon lesquels, en raison de son poids économique, l'introduction obligatoire de mesures techniques pourrait avoir pour conséquence un transfert du trafic vers la route concerneraient *a fortiori* d'autres mesures, en particulier la mesure à long terme d'introduction de l'accouplement central.
 - Puisque les combinaisons de différentes causes de déraillements n'ont pas encore été suffisamment étudiées sur le plan théorique, et comme le montrent les expériences pratiques portant sur la durabilité des différents composants, il apparaît qu'un grand nombre de déraillements peuvent encore avoir lieu, avec des conséquences catastrophiques dans le cas de transport de marchandises dangereuses. Il s'agit donc d'au moins minimiser les répercussions des déraillements, ce qui n'est possible actuellement qu'avec des détecteurs de déraillement mécaniques.
 - Même s'il peut être considéré comme atypique, l'accident de Viareggio a provoqué un transfert de grande ampleur des acheminements de marchandises dangereuses en Italie du rail à la route. Un détecteur de déraillement aurait au moins permis de réduire drastiquement l'énergie cinétique entre le moment du déraillement et le renversement du wagon 370 m plus loin. Puisque l'énergie cinétique disponible est le facteur déterminant dans l'endommagement de la paroi de la citerne, celle-ci aurait alors plus probablement été déformée et non percée.
 - L'affirmation selon laquelle le déclenchement intempestif d'un détecteur de déraillement pourrait provoquer un déraillement ne correspond pas aux circonstances effectives des accidents et n'est que spéculative. Du reste, depuis l'ajustement de la valeur-seuil de déclenchement en 2006, plus aucun déclenchement intempestif n'a été constaté.
 - Puisque tous les déraillements ne peuvent être éliminés par les quatre mesures proposées et que les très estimés détecteurs permettant d'identifier des différences dans la répartition du poids, en particulier, sont inutiles à cet effet, des détecteurs de déraillement devraient être prescrits pour les wagons de marchandises dangereuses afin de minimiser les risques résiduels. Plusieurs délégués prennent ici pour exemple l'industrie automobile où des systèmes de sécurité, comme les airbags et les ceintures de sécurité, sont utilisés de manière très efficace malgré les nombreuses objections à leur introduction.

15. Le représentant de l'Italie se réfère aux recommandations de l'autorité italienne d'enquête sur les accidents au document informel INF.3, qui soutiennent également l'équipement des wagons anciens avec des détecteurs de déraillement. À son avis, il ne faudrait pas, pour des raisons purement économiques, procéder à des limitations pour les nouveaux wagons.
16. Le président attire l'attention du groupe de travail sur le fait qu'à sa connaissance, les exploitants de wagons-citernes destinés à l'industrie chimique ont, ces quatre dernières années, volontairement équipé de détecteurs de déraillements tous les wagons-citernes de construction nouvelle destinés au transport des marchandises très dangereuses définies par la Commission d'experts du RID. Même si aucune prescription impérative n'est introduite dans le RID, il faut s'attendre à ce que cette pratique soit poursuivie.
17. Le représentant de l'Allemagne rappelle que la Commission d'experts du RID est tenue, comme par le passé, de tirer des enseignements des accidents graves comme celui de Viareggio. Il rappelle qu'un accident de la route survenu le 11 juillet 1978 à Los Alfaques (Espagne) avait causé une modification durable des prescriptions ADR. Cela avait également été à l'origine de charges financières pour le trafic routier, qui n'avaient cependant pas causé de modifications négatives de la répartition modale. D'autres accidents graves dans tous les modes de transport ont montré qu'un risque résiduel subsistant dans le domaine des marchandises dangereuses doit être surveillé de bien plus près que pour les autres types de marchandises. Au cas où l'introduction dans le RID d'une prescription obligatoire pour l'utilisation de détecteurs de déraillement était rejetée afin d'empêcher tout effet concurrentiel défavorable au vu de l'équipement jusqu'ici facultatif des wagons-citernes avec des détecteurs de déraillement, il demande aux États membres et à l'ERA, en sa qualité de président de la Commission d'experts du RID, de réfléchir au moins à l'insertion d'une prescription d'équipement clarificatrice dans le RID afin de créer une sécurité juridique pour une application au début facultative.
18. Dans un vote indicatif, quatre États membres se prononcent en faveur de la mise en œuvre de la décision confirmée par la 47^e session de la Commission d'experts du RID (Sofia, 16 au 20 novembre 2009) sur l'introduction de détecteur de déraillement. Deux États membres donnent leur préférence à une mise en œuvre facultative. **Deux États membres s'abstiennent.**

Point 3 : Rapports sur les accidents

Document informel : INF.3 (Italie)

19. Au moyen d'une présentation reproduite dans le document informel INF.3, le représentant de l'Italie présente le rapport final sur l'accident ferroviaire du 29 juin 2009 à Viareggio. Tandis que la cause de l'accident a pu être identifiée, les analyses pour déterminer par quel objet la citerne a été perforée ne sont pas closes. L'autorité italienne d'enquête sur les accidents a élaboré un total de 11 recommandations, dont 10 touchent à la réglementation internationale.
20. **Détail des recommandations :**

Recommandation 1 :

Règles internationales portant sur l'entretien relatif à la sécurité des wagons de marchandises dangereuses, qui comprennent également des composants d'occasion utilisés pour les wagons de construction nouvelle.

Recommandation 2 :

Registre international uniforme des wagons de marchandises dangereuses listant entre autres tous les travaux d'entretien, en particulier sur les composants de sécurité.

Recommandation 3 :

Règles générales pour les sanctions devant être appliquées par les États membres en cas d'infractions.

Recommandation 4 :

Entretien des wagons en fonction du kilométrage et de l'ancienneté.

Recommandation 5 :

Certification du personnel procédant à des travaux d'entretien sur des wagons, avec impossibilité de s'auto-certifier.

Recommandation 6 :

Règles pour la limitation de la durée de vie des composants de sécurité soumis à l'usure (p. ex. : essieu, bandages, roulements, ressorts).

Recommandation 7 :

Traçabilité totale, à l'aide de bases de données, des composants de sécurité restant à déterminer.

Recommandation 8 :

Destruction, sous contrôle des autorités nationales de sécurité, des composants de sécurité sans traçabilité.

Recommandation 9 :

Contrôle des entités chargées de l'entretien par des entreprises ferroviaires dans le cadre du système de gestion de la sécurité.

Recommandation 10 :

Installation de détecteurs de déraillement sur tous les wagons de marchandises dangereuses, leur déclenchement intempestif devant être exclus. Les wagons acheminés dans un convoi comportant des wagons de marchandises dangereuses devraient également être équipés de détecteurs de déraillement. Il faudrait commencer par équiper les wagons les plus anciens tandis que des détecteurs perfectionnés pourront être utilisés pour les wagons de construction nouvelle.

Recommandation 11 (infrastructure ferroviaire nationale) :

Installation généralisée de détecteurs de boîtes chaudes sur le réseau ferré italien, en fonction de la topographie, la distance entre deux détecteurs ne devant pas dépasser 60 km. De ce fait, les contrôles visuels pratiqués jusqu'à présent pourront être abandonnés.

21. En débattant des recommandations, le groupe de travail constate qu'un petit nombre d'entre elles seulement **pourrait avoir une influence sur** les cadres juridiques du RID tandis que la majorité vise à accroître la sécurité ferroviaire en général et doit donc être **discutée** au sein du comité RISC de la Commission européenne. Dans le cas des dernières recommandations, il faut de plus commencer par vérifier quelles recommandations sont déjà couvertes par des directives de l'UE existantes ou en préparation et dans quelle mesure ces directives avaient également été intégrées aux prescriptions techniques uniformes des appendices techniques de la COTIF.

22. Mêmes si les recherches menées pour déterminer quel objet a perforé la citerne ne sont pas terminées, il apparaît que la citerne a manifestement été perforée par un coupon de rail placé à la verticale. Le groupe de travail est d'avis que l'ERA devrait contrôler les recommandations aux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire afin d'empêcher que des éléments de forme dangereuse se trouvent à proximité des voies.
23. Le groupe de travail est d'avis que les prescriptions actuelles du RID devraient être analysées et, si nécessaire, des propositions de modification concrètes formulées avant qu'une discussion de fond des recommandations concernant le RID ait lieu.
24. Le représentant de l'Italie est prié de préparer un document correspondant pour l'une des prochaines sessions du groupe de travail.

Point 4 : Freins à main sur les wagons-citernes de construction nouvelle et d'autres wagons de marchandises dangereuses

Document informel : INF.7 (UIC)

25. Après une première discussion sur la question pendant la 12^e réunion du groupe de travail (cf. Rapport OTIF/RID/CE/GT/2011-A, paragraphes 31 à 34), le représentant de l'UIC présente dans son document informel INF.7 les dispositions de la fiche UIC 535-3 en particulier, qui prescrit pour les wagons-citernes d'une part des plateformes et d'autre part des freins à main manœuvrables depuis la plateforme. À l'inverse, **le projet de nouvelle la STI Wagons de marchandises ne prévoit plus l'équipement obligatoire des wagons de marchandises dangereuses avec un frein de stationnement, tel qu'il est prescrit au paragraphe 4.2.4.1.2.8 de la STI Wagons de marchandises actuellement en vigueur (Décision 2006/861/CE de la Commission).**
26. Il est convenu que les représentants de l'UIC et de l'UIP présenteront à la 52^e session de la Commission d'experts du RID en novembre 2012 les résultats d'un sondage commun réalisé auprès des entreprises concernées au sujet de la nécessité d'une telle exigence.

Point 5 : Mesures transitoires pour les vieux wagons-citernes à gaz

Document : OTIF/RID/CE/GT/2012/3 (Allemagne)

27. Le représentant de l'Allemagne propose dans son document de supprimer les mesures transitoires qui autorisent le maintien en service sans limite de temps de wagons-citernes pour gaz **sous pression** de plus de 35 ans. Il justifie cette idée en citant en particulier l'épaisseur moindre des parois et les différences de qualité des matériaux et de leur traitement. Puisqu'environ 7 000 wagons-citernes à gaz (soit environ 30 à 35 % du parc total) sont encore exploités en Europe sur la base de cette mesure transitoire, il propose comme variation à sa proposition de remplacer progressivement ces wagons-citernes afin d'empêcher toute pénurie dans l'approvisionnement et permettre l'élaboration d'un programme de nouvelle construction correspondant aux capacités de construction.
28. Une limitation dans le temps du recours à de tels wagons-citernes n'est pas contestée au cours des discussions. Toutefois, des critères de retrait plus précis devraient être établis, puisqu'avant 1978, ces wagons-citernes étaient construits selon les réglementations nationales, qui ne correspondent pas nécessairement aux exigences citées par l'Allemagne dans son document. La limitation dans le temps pourrait alors être prévue en fonction du dernier contrôle périodique effectué.
29. **La représentante de la France fait remarquer que le problème d'écart sur les épaisseurs des parois des citernes n'est pas démontré dans les autres États membres et qu'il faudrait faire un retour d'expérience pour avoir une vision plus générale de la situation. De plus, l'âge de ces**

citernes ne veut rien dire en soi, d'autant plus qu'elles sont désormais suivies pour la maintenance selon les règles en vigueur, lesquelles sont très strictes.

30. Le représentant de l'UIC se demande s'il ne faudrait pas substituer à la notion de « wagon-citerne » celle de « citerne fixe » telle que définie au 1.2.1 étant donné que la citerne ne doit pas forcément avoir le même âge que les autres composants d'un wagon-citerne. Cette clarification, qui est également soutenue par la représentante de la France, concernerait cependant toutes les mesures transitoires du 1.6.3 pour les wagons-citernes. Le maintien en service des wagons relève en effet aussi de critères définis dans la législation ferroviaire générale de l'OTIF et de l'Union Européenne.
31. Le représentant de l'Allemagne soumettra à la 52^e session de la Commission d'experts du RID un document révisé tenant compte des commentaires du groupe de travail. L'UIP est priée de présenter un document complémentaire du secteur qui vise une limitation de durée mais prend en considération les délais transitoires nécessaires et, le cas échéant, les types de construction non concernés.

Point 6 : Transport en vrac

Document informel : INF.2 (Royaume-Uni)

32. Le document informel INF.2 comprend une proposition de texte pour les prescriptions concernant le transport en vrac, élaborée par un groupe de travail informel de la Réunion commune, dans un premier temps pour l'ADR (cf. document informel INF.17 de la Réunion commune de mars 2012), et à laquelle la Réunion commune a donné son accord de principe sous réserve des commentaires éventuels de l'industrie concernée. La proposition de texte pour le RID renonce en particulier à nommer expressément les wagons à toit ouvrant puisque ceux-ci sont couverts par la définition de « wagons couvert » au 1.2.1. Le représentant du Royaume-Uni demande si le transport en wagon complet ou en chargement complet, demandé dans la prescription complémentaire AP 7, est nécessaire pour les transports ferroviaires.
33. Il est mentionné au cours de la discussion qu'il n'est pas obligatoire de nommer les codes AP dans les notes explicatives pour la colonne 17 puisque ceux-ci n'apparaissent qu'en combinaison avec l'un des codes « VW 1 », « VW 2 » ou « VW 13 ». Dans le dernier alinéa du 7.3.1.1, le renvoi aux dispositions spéciales du 7.3.3 doit être corrigé selon le titre modifié du 7.3.3, pour autant que cet alinéa soit toujours nécessaire au vu de la future absence de différenciation entre grands et petits conteneurs.
34. Le représentant du Royaume-Uni tiendra compte des commentaires formulés dans un document révisé qu'il présentera à la prochaine Réunion commune. Le représentant de l'UIC clarifiera en interne la question de savoir si la prescription complémentaire AP 7 est pertinente pour la logistique.

Point 7 : Entité chargée de l'entretien (ECM)

Documents : OTIF/RID/CE/GT/2012/1 (Belgique)
OTIF/RID/CE/GT/2012/2 (Belgique)

35. Pour une question de temps, les deux documents de la Belgique ne peuvent pas être traités par le groupe de travail. Ils seront soumis à la prochaine session de la Commission d'experts du RID en tant que documents officiels.