

# OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

**INF. 6 a)**

3.11.2005

Original : Français

**RID : 42<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses (Madrid, 21-25 novembre 2005)**

**Objet : Propositions pour des mesures à examiner à l'avenir**

**Document de discussion soumis par la Suisse**

---

## **Introduction**

Ces dernières années les Etats membres ont pris conscience du danger lié au transport en grandes quantités de produits très dangereux tels que le chlore et ont introduit dans le RID des nouvelles dispositions :

Choc de tamponnement : éléments crash, RID 6.8.4 b, TE 22, mise en vigueur 01.01.2005 (01.01.2007), anciens wagons 01.01.2011.

Limitation des dommages lors de chevauchements : surépaisseur des fonds, couverture sandwich ou plaque de protection, RID 6.8.4 b, TE xx, mise en vigueur prévue 01.01.2007, [anciens wagons 01.01.2015].

Fixation de constructions annexes soudées : RID 6.8.2.2.1, mise en vigueur 01.01.2005.

Détection de déraillement : décision de principe de la Commission d'experts du RID, rapport de réunion de la 41<sup>ème</sup> session, A 81-03/511.2004 § 15.

Le représentant de la Suisse souhaite lancer le débat sur deux mesures supplémentaires et connaître l'avis des autres délégations.

### **1. Position du wagon dans le train**

Par analogie au transport de matières de la classe 1, on pourrait imaginer étendre la disposition du 7.5.3 concernant le ou les wagon(s) protecteur(s) aux matières très dangereuses pour lesquelles la CE du RID a introduit les dispositions TE 22 et TE xx.

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'Office central ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Ainsi la teneur de la section § 7.5.3 pourrait être modifiée comme suit (nouveau texte souligné) :

- = « Chaque wagon ou grand conteneur contenant des matières ou objets de la classe 1 et portant des plaques -étiquettes conformes aux modèles Nos 1, 1.5 ou 1.6,
- = Chaque citerne (ou groupe de citernes) pour gaz de la classe 2 des codes de classification contenant la/les lettre(s) T, TF, TC, TO, TFC ou TOC,
- = Chaque citerne (ou groupe de citernes) pour matières de la classe 3 à 8 à laquelle (auxquelles) sont affectés les codes-citerne L15CH, L15DH ou L21DH à la colonne 12 du tableau A du chapitre 3.2

doit être séparé dans la direction de la voie des wagons ou grands conteneurs portant des plaques-étiquettes conformes aux modèles Nos 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 ou 5.2 par une distance de protection. »

(Reste du texte inchangé.)

**Justification** : la perte de produit de wagons transportant des matières dangereuses des classes 2 (gaz inflammables), 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 ou 5.2, consécutive à un accident, constitue par le risque d'inflammation encouru un potentiel de danger réel pour un wagon voisin transportant des produits très dangereux.

Cette mesure entraînera un accroissement du travail de triage, auquel est théoriquement associée une augmentation du risque. Cependant, les wagons-citernes transportant des matières très dangereuses seront justement équipés de manière à réduire les risques de tamponnement inhérents à l'activité de triage. Pour la Suisse, cette mesure paraît donc positive.

## 2. Wagons à 4 essieux

Le risque de déraillement des wagons à 2 essieux est a priori plus grand que celui de wagons à bogies. Une étude UIC-ERRI en 1999-2000 a approfondi la question. Apparemment on ne dispose pas de statistique mettant en évidence la réalité de ce risque.

Selon les informations de la Suisse, 3 nouveaux types de suspensions ont été expérimentés depuis l'étude UIC-ERRI, avec des tests sur plus de 100.000 km. Il ressort que certaines suspensions testées sont plus fiables que la suspension UIC à 2 anneaux équipant les wagons actuellement. Les nouvelles suspensions autorisent un poids de 22,5 tonnes/essieu à 120 km/h.

Sans aller jusqu'à bannir les wagons à 2 essieux, la Suisse propose de lancer le débat et d'examiner la question du type de wagon que l'on accepterait à l'avenir pour le transport de matières très dangereuses - comme le chlore - en tenant compte des améliorations apportées aux suspensions dont il est question plus haut. Une étude approfondie du parc en circulation.