

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

INF. 6

12 novembre 2007

Original: Français/Allemand

RID : 44^{ème} session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses
(Zagreb, 19 au 23 novembre 2007)

Sujet : Détecteurs de déraillement

Prise de position de la Suisse sur un e-mail de la Commission européenne aux États membres

La Suisse a pris connaissance d'un courriel du 7 novembre 2007 du représentant de la Commission européenne aux représentants des États membres et souhaite réagir aux arguments avancés. Ce message demande aux participants à la prochaine session de la Commission d'experts du RID (CE RID) de ne pas soutenir la proposition contenue dans le document OTIF/RID/CE/2007/17 d'introduire la détection de déraillement dans le RID.

Nous reproduisons ci-dessous en italique les arguments avancés par le représentant de la Commission Européenne et notre prise de position à la suite.

1. *"...there seems to be no quantitative or qualitative demonstration that there is a need for such a requirement; ..."*

Les nombreux cas de déraillement portés ces dernières années à la connaissance des représentants des États membres prouvent que l'affirmation ci-dessus est erronée. Les analyses d'accidents en Suisse montrent que la plupart des accidents avec perte de produit trouvent leur origine dans des déraillements qui n'ont pas été détectés et qui ont provoqué des dégâts considérables au passage du prochain aiguillage. C'est pourquoi personne ne conteste qu'actionner un freinage d'urgence par suite d'un déraillement permette d'en limiter de manière décisive les conséquences.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

Le cas du déraillement d'un train à Cornaux en Suisse en 2006 est révélateur : ce train transportait des produits pétroliers et était équipé de détecteurs de déraillement. La catastrophe a été évitée grâce à l'immobilisation immédiate du train. Cet incident a été évoqué lors de la présentation par les Chemins de fer fédéraux (CFF) et Oerlikon-Knorr Eisenbahntechnik (OKE) en juin 2007 à la session du groupe de travail « technique des citernes et des véhicules » (voir § 5 ci-dessous).

En Suisse, l'accident d'un train transportant de l'essence en 1994 près de Zurich a mis en évidence les dégâts considérables qui peuvent résulter d'un déraillement. Suite à une rupture d'essieu, un wagon a été traîné sur plusieurs km avant de se renverser et d'entraîner les autres wagons. L'incendie a provoqué des dégâts chiffrés à plus de 15 millions d'Euros. Cet accident aurait pu être évité avec un système de détection de déraillement.

Les accidents survenus dans différents pays ont suscité ces dernières années une prise de conscience parmi les représentants des Etats, ainsi qu'une volonté d'agir en conséquence.

2. *“...no other alternative measures have been considered...”*

Les nombreux comptes-rendus des sessions de la CE RID et des groupes de travail où toutes les délégations sont invitées à participer démentent catégoriquement cette affirmation. Toutes les mesures envisageables ont fait l'objet d'une attention particulière depuis de nombreuses années dans les réunions évoquées ci-dessus. Pour s'en convaincre, il suffit de consulter les comptes-rendus sur le site Internet de l'OTIF.

3. *“...no impact assessment has been carried out...”*

Cette affirmation est inexacte. La Suisse a invité le groupe de travail “analyse des risques à Berne en avril 2007 pour sa 4^{ème} session. L'invitation s'adressait à toutes les délégations qui souhaitent approfondir leurs connaissances de l'analyse du risque par des présentations des résultats des travaux réalisés dans le pays et la méthode utilisée. Il y a été démontré à l'aide des analyses de risques effectuées en Suisse que la détection de déraillement est une mesure qui permet d'abaisser sensiblement le risque. D'ailleurs ces présentations sont également disponibles sur le site de l'OTIF.

4. *“...consistency with other TSI requirements need to be assessed...”*

Cette affirmation est surprenante. Pour mémoire : le représentant de l'ERA a été invité à participer à la 43^{ème} session de la CE RID à Helsinki en novembre 2006 (voir rapport final, doc. OTIF/RID/CE/2006-A, § 82 à 83). Sa participation a été saluée par les délégations présentes comme garante d'un développement harmonieux des nouvelles prescriptions applicables au chemin de fer. Il a participé également à la 8^{ème} session du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la CE RID où il a affirmé que, si celle-ci devait décider de fixer dans le RID des exigences pour les détecteurs de déraillement sur les wagons de marchandises dangereuses, ceux-ci devraient satisfaire à ces exigences (voir rapport final, doc. OTIF/RID/CE/GT/2007-A).

5. *“...there is no evidence that the market can offer equipments able to fulfill the proposed requirements with a sufficient level of safety, reliability, availability and at reasonable cost...”*

Depuis 2002 la Suisse fait des tests en exploitation ferroviaire avec des wagons équipés de détecteurs pneumatiques. Son représentant a informé régulièrement ses collègues de la CE RID ; les rapports des sessions de la CE RID et du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de ces dernières années contiennent toutes ces informations.

Au terme de la période d'essai, les CFF en tant qu'exploitant et OKE en tant que fabricant en ont présenté des conclusions positives à Munich en juin 2007 à la veille de la 8^{ème} session du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». Tous les participants à la CE RID et au groupe de travail étaient invités à cette session du groupe de travail.

Après avoir pris connaissance de la conclusion positive de ces essais, le représentant de l'Allemagne a fait part de l'intention de son pays de soumettre à la prochaine session du RID en novembre 2007 à Zagreb une proposition d'introduire la détection de déraillement dans le RID. Il a toutefois demandé au fabricant de prouver par des tests le bon fonctionnement de l'appareil à des vitesses plus élevées. A notre connaissance aucune objection n'a été formulée à cette manière de procéder. Le fabricant a donc procédé en octobre 2007 à Berlin à des tests d'envergure qui ont confirmé le bon fonctionnement du détecteur. Nous relèverons au passage que ces tests ont nécessité des moyens très importants et que leur exécution a été confiée à un institut universitaire de grande renommée.

On peut également s'étonner de lire qu'il n'est pas reconnu que le marché puisse fournir l'équipement adéquat. Il y a erreur de logique de chronologie: le marché naîtra de l'introduction de l'obligation de la détection de déraillement. Qui est prêt aujourd'hui à prendre le risque de développer un produit concurrent s'il n'est pas sûr que la mesure soit rendue obligatoire ?

6. *“...The Community should propose that RID experts, with the assistance of ERA, further discuss the above mentioned difficulties before the proposal is submitted again to the RID Committee of Experts...”*

On discute depuis au moins 10 ans de cette mesure. Proposer de surseoir à l'introduction de la détection de déraillement sous prétexte de difficultés non résolues décrédibilise totalement tous ceux qui se sont engagés depuis des années à introduire cette mesure dans le but d'élever le niveau de sécurité du transport de matières dangereuse sur le rail.
