

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**INF.9**

21 octobre 2009

Original : Anglais

**RID :** 47<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID  
(Sofia, 16 au 20 novembre 2009)

**Objet :** Détecteurs de déraillement

**Proposition transmise par la Commission européenne au nom de la Communauté euro-  
péenne**

### **Introduction**

1. L'Union européenne attache une grande importance à la question des détecteurs de déraillement. Il est essentiel que le travail fait dans ce domaine par la Commission d'experts du RID et l'Agence ferroviaire européenne (ERA) soit pris en compte en vue d'assurer la compatibilité entre les règlements RID et la législation en vigueur dans l'Union européenne, notamment les spécifications techniques sur l'interopérabilité (STI).
2. L'Union européenne a examiné la question des détecteurs de déraillement et a adopté la position de la Communauté. Cette position comprend deux éléments. Dans le premier élément, l'Union européenne propose de ne pas adopter de texte pour l'édition RID 2011 mais par contre elle propose d'adopter le texte en annexe et de l'insérer entre crochets dans l'édition RID 2013. Le deuxième élément est que la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne entreprendront une série d'études sur les détecteurs de déraillement (voir en annexe la liste complète des études ainsi que le programme de travail à entreprendre – en anglais uniquement).
3. Les résultats de ces études ainsi que les travaux effectués pour la modification des STI devraient conduire à une révision de l'analyse d'impact et ceci pourrait aboutir à une éventuelle révision du texte proposé en annexe pour adoption. La Commission européenne maintiendra la Commission d'experts du RID informée de l'état d'avancement de ces travaux. La Communauté européenne confirmera sa position et indiquera d'ici mars 2012 les modifications du

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.

texte nécessaires pour que qu'il soit adopté pour l'édition RID 2013.

## Proposition

4. Ne pas adopter de texte sur les détecteurs de déraillement pour insertion dans le RID 2011.
5. Adopter le texte suivant, entre crochets, pour le RID 2013 :

**[1.6.3** Reprendre une nouvelle mesure transitoire à la section 1.6.3 avec la teneur suivante :

« **1.6.3.x** Les wagons-citernes et wagons-batteries

- pour les gaz de la classe 2 avec les codes de classification contenant la/les lettre(s) F, T, TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi que
- pour les matières des classes 3 à 8, transportées à l'état liquide, auxquelles est attribué le code L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH ou L21DH dans le chapitre 3.2, Tableau A, colonne 12,

qui ont été construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011, mais qui cependant ne satisfont pas aux exigences des prescriptions de la section 6.8.4 b), disposition spéciale TE xx, applicables à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2011, pourront encore être utilisés.]

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2007/17]

## [Chapitre 3.2

**Tableau A** Dans la colonne 13, ajouter « TE xx » dans les cas suivants :

- pour les citernes pour gaz de la classe 2 avec les codes de classification contenant la/les lettre(s) F, T, TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi que
- pour les citernes pour matières des classes 3 à 8 avec les codes-citerne L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH ou L21DH.]

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2007/17]

**[6.8.4 b)** Reprendre la nouvelle disposition spéciale TE xx suivante (colonne de gauche uniquement) :

« **TE xx** Les wagons-citernes pour les matières qui sont transportées à l'état liquide, et gaz, ainsi que les wagons-batteries doivent être équipés d'un dispositif de détection. Ce dispositif doit signaler immédiatement et clairement au conducteur de locomotive un déraillement reconnu.

L'appareil devra être conforme aux STI (Wagons, Opération, Sécurité dans les tunnels). »]

## **Justification**

6. Il est important de s'assurer qu'il n'y a aucune contradiction technique ou juridique entre les exigences de RID et les STI. L'ajournement du texte sur les détecteurs de déraillement à l'édition RID 2013 permettra de s'assurer que les textes sont compatibles du point de vue juridique et technique et que les études et analyses indiquées dans l'annexe pourront être achevées.

## Annex

The RISC and TDG Regulatory Committees agreed that the following studies and work are to be carried out:

- A study on derailment preventive measures (which would lead to better impact assessment results).
- A study on the impact of false alarms and the level of reliability that should be imposed for such DDD.
- A market research on products that meet the DDD provision in its current version (and/or in the version modified).
- A study on the comparison of the decision making process in the context of the safety/interoperability directives on one side, and in the context of the RID committee on the other side. This study should also look at the scope of both instruments, as well as at the competences of the RISC/TDG Committees and of the RID Committee.
- A study on the impact of automatic braking and false alarms in tunnels/bridges.
- A study on the feasibility of harmonising risk acceptability (national level, EU level, RID versus safety directive).
- Voluntary experiments at national level.

In addition to these studies, the TSIs need to be revised in order to include the technical requirements of such devices and the corresponding conformity assessment/verification procedures.

---