

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF. 15

22 mai 2012

Original : allemand/anglais/français

RID : **51^e session de la Commission d'experts du transport de marchandises dangereuses**
(Berne, 30 et 31 mai 2012)

Objet : **Détection de déraillements**

Communication du Secrétariat

1. Sur proposition de la Commission européenne, la 47^e session de la Commission d'experts du RID (Sofia, du 16 au 20 novembre 2009) avait décidé de reporter l'entrée en vigueur des prescriptions pour l'équipement de certains wagons-citernes avec des détecteurs de déraillement au 1^{er} janvier 2013. Dans le rapport de la 47^e session de la Commission d'experts du RID (document OTIF/RID/CE/ 2009-A), ces prescriptions avaient donc été placées entre crochets.
2. Puisqu'au cours de sa 47^e session, la Commission d'experts du RID avait confirmé l'objectif d'insérer dans le RID des prescriptions pour la détection de déraillements mais avait provisoirement placé ces mêmes prescriptions entre crochets, il incombe à la 51^e session de la Commission d'experts du RID de prendre une décision définitive sur ces textes.
3. Les extraits correspondants du rapport de la Commission d'experts du RID sont reproduits ci-dessous.

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.

Extrait du rapport OTIF/RID/CE/2009-A

Document informel : INF.9 (Commission européenne)

112. Dans le document informel INF.9, la Commission européenne a demandé, au nom de la Communauté européenne, de supprimer les modifications apportées à la sous-section 1.6.3.x, Chapitre 3.2 tableau A, colonne (13) et à la section 6.8.4 b) disposition spéciale TE xx, qui avaient été incluses entre crochets dans le document OTIF/RID/CE/2009/11, et de prévoir uniquement de les intégrer dans l'édition 2013 du RID. En l'occurrence, il conviendrait de supprimer dans le texte de la nouvelle disposition spéciale TE xx la mention que la vidange de la conduite d'air principale était considérée comme un signal clair de déraillement. En outre, le renvoi à la fiche UIC 541-08 dans la disposition spéciale TE xx devrait être remplacé par un renvoi aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), la représentante de la Commission européenne reconnaissant toutefois que, dans le RID, contrairement aux STI, un renvoi complémentaire à la fiche UIC pourrait être conservé.
113. La représentante de la Commission européenne a expliqué que le document informel INF.9 reproduisait les conclusions d'une réunion commune du Comité de réglementation des marchandises dangereuses et du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (Comité RISC) et qu'il était nécessaire pour maintenir la compatibilité entre le RID et les STI. La période de deux ans due au report serait mise à profit pour réaliser, d'ici à la fin 2011, les études énumérées dans l'annexe au document informel INF.9, dont les résultats seraient communiqués dans les plus brefs délais à la Commission d'experts du RID par la Commission européenne.
114. Le Secrétariat a attiré l'attention sur le fait que les STI ne liaient que les États membres de l'UE et que, outre un renvoi aux STI, un renvoi complémentaire aux Appendices techniques de la COTIF et aux prescriptions techniques uniformes qui y figuraient devrait être effectué. La Commission d'experts du RID a chargé le Secrétariat de compléter le renvoi en conséquence (voir annexe I).
115. Le représentant de la Suisse a fait observer que cela faisait plus de dix ans qu'on discutait de l'introduction de détecteurs de déraillement et que des essais d'envergure avaient déjà été effectués en Suisse, en Allemagne et en Suède. La liste des études figurant dans l'annexe au document informel INF.9 ne devrait pas être considérée comme une condition préalable pour intégrer enfin en 2013 des dispositions relatives aux détecteurs de déraillement dans le RID.
116. Le Président a rappelé que la compétence législative de la Communauté européenne dans le domaine ferroviaire avait des répercussions sur le RID. Il en découlait que les domaines d'attribution des différents organes devraient être définis plus clairement de façon à déterminer dans quels domaines les décisions pourraient être prises par une seule entité et ceux dans lesquels il devrait y avoir coopération. Il a déploré cependant dans le même temps que la Commission européenne tente pour sa part de maintenir un statu quo en ce qui concerne le niveau de sécurité alors même que la Commission d'experts du RID avait constaté, après une étude minutieuse des accidents, qu'il fallait augmenter le niveau de sécurité.
117. La Commission d'experts du RID a réaffirmé l'objectif d'inclure dans le RID des dispositions relatives à la détection de déraillement, mais a consenti toutefois à ce que la mise en vigueur des dispositions soit reportée de deux ans. Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a été chargé de valider et d'actualiser les textes adoptés qui figurent entre crochets au vu des études passées et futures de l'ERA. Il s'agit en l'occurrence, notamment en prenant appui sur les études réalisées jusqu'à présent par l'ERA, de vérifier si la détection de déraillement devrait être également prescrite pour d'autres matières dangereuses de façon à accroître son utilité pour l'infrastructure ferroviaire (dégâts matériels moindres, fermetures de voies plus courtes, etc.).

Extrait de l'annexe I du rapport OTIF/RID/CE/2009-A

C. Modifications avec une mise en vigueur au 1^{er} janvier 2013

Ajouter la nouvelle mesure transitoire suivante :

[« 1.6.3.x Les wagons-citernes et wagons-batteries destinés au transport

- de 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
- des 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^{er} janvier 2013, 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^{er} juillet 2013, pourront encore être utilisés. »]

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09]

[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 + INF.9 RID CE 11/09]

[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 qui doit signaler immédiatement et clairement au conducteur de train un déraillement reconnu.

Ce dispositif doit être conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et aux prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'OTIF correspondantes (Wagons, Opération, Sécurité dans les tunnels). »]

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09]