

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**INF. 4**

19 octobre 2012

Original : français

**RID : 1<sup>re</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID**  
(Riga, 12-15 novembre 2012)

**Observations de l'UIC concernant les documents OTIF/RID/CE/GTP/2012/1 et  
OTIF/RID/CE/GTP/2012/2 présentés par la Belgique**

1. La Belgique demande d'interdire certains chargements sur les wagons adjacents aux wagons de marchandises dangereuses. Elle appuie sa demande sur le rapport (1.8.5) relatif à l'accident survenu à « Godinne » (Belgique), le 11 mai 2012.
2. Ce rapport souligne que le wagon-citerne (26<sup>e</sup> wagon) a été perforé par les poutrelles en acier chargées sur le 27<sup>e</sup> wagon, lors de leur glissement longitudinal à la suite d'une collision. Les photographies jointes au rapport montrent que la perforation est également due à l'impact du wagon. Ce qui peut s'expliquer par la vitesse élevée du train (~ 90 km/h) au moment de la collision. Cependant, le rapport ne répond pas aux exigences du 1.8.5 du RID. Il ne fournit pas l'ensemble des renseignements demandés, notamment ceux relatifs aux causes de l'accident. L'accident résulte manifestement d'une défaillance de l'exploitation ferroviaire. La mise à disposition du rapport prévu par l'article 23 de la directive 2004/49/CE serait certainement très utile pour en comprendre les causes et le cas échéant de permettre de définir les actions de prévention appropriées.
3. La proposition de la Belgique touche aux règles de composition des trains de marchandises. Elles relèvent de dispositions légales européennes, notamment du 4.2.2.5 de la STI Exploitation et gestion du trafic. Il est donc nécessaire d'évaluer la compatibilité de la proposition avec les règles européennes. La composition des trains doit notamment être décrite dans un document harmonisé.

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.

4. Du point de vue de sa mise en œuvre opérationnelle, la mesure proposée aurait un impact important sur les opérations de composition des trains et la conception du transport, qu'il s'agisse de l'organisation en amont des circulations, de l'exploitation des chantiers de manœuvre, de la mise en circulation des trains ou des dessertes terminales des clients du transport ferroviaire. Suivant les cas, il serait nécessaire :
- de réaliser des manœuvres supplémentaires pour la formation des trains et donc de créer des risques supplémentaires, en particulier pour les wagons de marchandises dangereuses,
  - d'ajouter des « wagons protecteurs » (à fournir par qui ?),
  - d'organiser des circulations spécialisées lorsque des wagons ne peuvent pas être acheminés ensemble.

Les renseignements relatifs à ces contraintes nouvelles devraient en outre être intégrés dans les différents systèmes d'information que les entreprises ferroviaires mettent en œuvre pour assurer l'acheminement des wagons de marchandises. Ce qui suppose une identification précise des nouveaux cas à traiter et les restrictions qui s'y rattachent.

5. L'instauration d'une « distance de protection » sur le modèle des dispositions prévues au 7.5.3 du RID, n'est pas de même nature que celle prévue pour les marchandises de la classe 1. La mesure relative à cette dernière concerne uniquement des wagons de marchandises dangereuses et le nombre de cas à traiter est extrêmement réduit. Une règle générale de « distance de protection » matérialisée par un wagon n'empêchera pas le fait que ce « wagon protecteur » peut avoir le même effet que les objets susceptibles de glisser longitudinalement, notamment à vitesse et/ou masse élevée comme cela a manifestement été le cas à « Godinne ». L'utilisation de wagons avec une paroi d'embout plus haute que la hauteur de chargement réduit le risque. Il n'est cependant pas certain qu'elle serait en mesure d'empêcher le glissement du chargement lors d'une collision à 90 km/h.
6. L'UIC rappelle que la problématique générale de la « distance de protection » et de la composition des trains a déjà été discutée en Commission d'experts du RID en 2007 (cf OTIF/RID/CE/2007/9 et OTIF/RID/CE/2007-A, points 79 à 83). Nombre de conclusions de l'étude présentées alors par l'UIC restent valables même si l'accident de « Godinne » ne correspond pas complètement à tous les aspects traités dans cette étude qui concerne essentiellement le classement des wagons dans les trains en fonction de la nature des marchandises dangereuses. Cette étude apporte aussi un éclairage du rapport coûts/bénéfices très défavorable de telles mesures.
7. La justification de la mesure dans le document OTIF/RID/CE/GTP/2012/2 n'est pas suffisante. Elle ne s'appuie pas sur des investigations globales et approfondies. Les informations fournies et les arguments avancés ne démontrent pas la faisabilité et la pertinence de modifier et de compléter le 7.5.3 du RID. On peut d'ailleurs s'interroger aussi sur l'opportunité de définir dans le cadre du RID des mesures concernant des wagons qui ne transportent pas de marchandises dangereuses. Les mesures proposées par la Belgique visent seulement à réduire les conséquences de ce type d'événements. On devrait avant tout en écarter les causes.
8. C'est pourquoi, l'UIC estime que le rapport prévu par l'article 23 de la directive 2004/49/CE doit d'abord être mis à disposition, pour que la décision concernant les mesures de prévention/protection concernant de tels événements puisse être justifiée. Si des mesures touchant à la formation des trains étaient proposées, il serait nécessaire au préalable d'en évaluer le rapport coût-efficacité ainsi que les conséquences de leur mise en œuvre sur la compétitivité du transport de marchandises ferroviaire. Le résultat d'un éventuel examen de la formation des trains comportant des wagons de marchandises dangereuses devrait être communiqué à la Commission d'experts du RID pour lui permettre de vérifier si les recommandations sont appropriées et de décider le cas échéant si les dispositions à prendre relèvent de la législation

ferroviaire en général (p. ex. STI « Exploitation et gestion du trafic ») ou de la réglementation du transport international de marchandises dangereuses.

9. La STI « Exploitation et gestion du trafic » contient déjà actuellement dans son point 4.2.2.4 des exigences générales portant sur la sécurité du chargement pour les trains de marchandises et dans son point 4.2.2.5, des exigences générales en matière de formation de train. Ce point précise que la formation des trains doit être décrite dans un document harmonisé. Celui-ci n'est toutefois pas encore disponible.
  10. En résumé, l'UIC estime qu'en l'absence de connaissance de la cause de l'accident ferroviaire, d'évaluation fondée du rapport coûts/efficacité fondé, et d'une analyse des risques, il n'existe pas de base fiable justifiant la mise en œuvre des mesures proposées par la Belgique. Eu égard aux informations disponibles, il s'agit d'abord ici d'une affaire de sécurité de l'exploitation ferroviaire en général.
  11. En conclusion, l'UIC demande que le groupe de travail permanent ne donne pas de suite favorable à la proposition de la Belgique.
-