



**INF. 11**

15 novembre 2016

Original : anglais

**RID :** 7<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID  
(Prague, 22-24 novembre 2016)

**Objet :** Lignes directrices pour l'utilisation des détecteurs de déraillement

**Proposition de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer**

## Introduction

1. Conformément à l'analyse du groupe de travail sur la détection de déraillements de la Commission d'experts du RID et à l'annexe II du rapport [OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A](#), adopté comme rapport final par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (cf. paragraphe 35, [OTIF/RID/CE/GTP/2016-A](#)), l'Agence a préparé les présentes lignes directrices comme indiqué au paragraphe 19, huitième tiret, du rapport final.
2. Ces lignes directrices sont destinées aux parties intéressées par l'utilisation de détecteurs de déraillement d'ici la mise au point par l'Agence de spécifications techniques d'interopérabilité pour l'utilisation interopérable et en toute sécurité de détecteurs de déraillement.
3. Remarque importante :

Les lignes directrices ci-après sont conformes au rapport final adopté par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID et au cadre juridique applicable aux utilisateurs, notamment en ce qui concerne les points suivants :

- utiliser ou non des détecteurs de déraillement sur quelque type de wagon que ce soit n'est pas une obligation légale : il est question d'« utilisation volontaire » ;
- l'utilisation (volontaire) interopérable et en toute sécurité des détecteurs de déraillement relève de l'entière responsabilité des utilisateurs ;
- le nota suivant au 7.1.1 du RID s'applique et reste inchangé dans le RID 2017 :

« *NOTA. Les wagons peuvent être équipés de dispositifs de détection indiquant ou réagissant à la survenue d'un déraillement à condition que les exigences pour l'autorisation de mise en service de tels wagons soient remplies.*

*Les exigences pour la mise en service de wagons ne peuvent pas interdire ou imposer l'utilisation de tels dispositifs de détection. La circulation de wagons ne doit pas être restreinte au motif de la présence ou de l'absence de tels dispositifs. » ;*

- les utilisateurs de détecteurs de déraillement doivent savoir que l'utilisation de certains types de détecteurs peut dans certaines circonstances présenter des risques liés aux efforts de compression longitudinale élevés.

En conséquence, les utilisateurs potentiels de détecteurs de déraillement et les parties intéressées devraient tenir compte des lignes directrices suivantes.

### **Lignes directrices pour les utilisateurs de détecteurs de déraillement et les parties intéressées**

1. Les présentes lignes directrices s'applique sans préjudice de la législation applicable.
2. Tout utilisateur de wagons équipés de détecteurs de déraillement est informé des conditions d'utilisation de tels wagons, normalement indiquées dans le dossier technique des wagons, y compris les informations concernant la description, les limites d'utilisation et les obligations de maintenance des détecteurs de déraillement (montés). Si ces informations ne sont pas disponibles, le dossier technique du wagon est mis à jour conformément aux exigences applicables pour la mise sur le marché des wagons.
3. Conformément à la MSC sur l'évaluation et l'appréciation des risques ([règlement d'exécution \(UE\) 2015/1136 de la Commission du 13 juillet 2015 modifiant le règlement d'exécution \(UE\) n° 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques](#)) et eu égard aux risques potentiels, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure décident si le recours à des détecteurs dans la composition des trains introduit des risques significatifs dans le cadre de leur exploitation.

S'ils estiment que c'est le cas, ils définissent des mesures d'atténuation des risques afin de se conformer à la MSC sur l'évaluation et l'appréciation des risques, pour limiter les risques identifiés à un niveau acceptable et veiller à ce qu'une évaluation indépendante de la sécurité soit réalisée par un organisme d'évaluation de la MSC.

4. Dans tous les cas (que des risques significatifs ou non significatifs soient identifiés), les entreprises ferroviaires recourant à des détecteurs de déraillement dans la composition de leurs trains :
  - a) incluent dans leur système de gestion de la sécurité toutes les procédures/règles particulières nécessaires applicables en cas d'utilisation de wagons équipés de détecteurs de déraillement, y compris les informations pour les conducteurs et la formation nécessaire ;
  - b) informent les gestionnaires d'infrastructure du ou des réseaux sur lesquels leurs trains circulent que des détecteurs de déraillement entrent dans la composition des trains et, si les gestionnaires d'infrastructure en font la demande, adaptent au besoin en coordination leur intervention d'urgence ;

- c) informent leur autorité nationale de sécurité des modifications de leur système de gestion de la sécurité liées à l'utilisation de détecteurs de déraillement ;
  - d) conignent et partagent toute information concernant les fausses alertes des détecteurs de déraillement.
5. Lorsqu'ils sont informés par les entreprises ferroviaires de l'utilisation de détecteurs de déraillement dans les trains, les gestionnaires d'infrastructure :
- a) mettent en application le point 3 ci-dessus ;
  - b) incluent dans leur système de gestion de la sécurité toutes les procédures/règles particulières nécessaires applicables pour limiter les risques identifiés à un niveau acceptable et modifient si nécessaire le document de référence de leur réseau ;
  - c) informent l'autorité nationale de sécurité des changements liés à l'utilisation de détecteurs de déraillement par des entreprises ferroviaires sur leur réseau.
6. Par des activités de supervision, les autorités nationales de sécurité veillent à ce que les entreprises ferroviaires utilisant des détecteurs de déraillement dans leurs trains et les gestionnaires d'infrastructure sur le réseau desquels circulent des trains équipés de détecteurs de déraillement adaptent dans les faits leurs systèmes de gestion de la sécurité respectifs afin d'au moins maintenir le niveau de sécurité en exploitation.
7. L'Agence invite l'OTIF à examiner si les présentes lignes directrices devraient être transposées pour les États non membres de l'UE dans le cadre de transports internationaux.

### **Autres informations pour les utilisateurs potentiels de détecteurs de déraillement et les parties intéressées**

En plus de l'annexe II au document [OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A](#), l'Agence est d'avis que les utilisateurs potentiels de détecteurs de déraillement et les parties intéressées devraient tenir compte des documents suivants lorsqu'ils appliquent les lignes directrices ci-dessus :

- [OTIF/RID/CE/GTDD/2015/9](#) : révision des conclusions de l'Agence de 2012 sur la détection de déraillements, à la lumière de la thèse de M. Bing (en anglais) ;
- Daniel Bing, *Entgleisungsdetektion im Schienengüterverkehr – Analyse der Einflüsse auf die Zuglängsdynamik* (« La détection de déraillements en transport ferroviaire de marchandises – Analyse des effets sur les efforts longitudinaux des trains »), ISBN : 978-3-87154-520-7, octobre 2014 ;
- [Rapport final de l'Agence sur les déraillements de trains de marchandises](#), 24 avril 2012 (en anglais).