

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

OCTI/RID/CE/41/6d)

11 octobre 2004

Original: DE

RID : 41^{ème} session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses
(Meiningen, 15-18 novembre 2004)

Objet : Formation complémentaire spécifique pour les conducteurs de locomotives

Proposition de la Suisse

RESUME

Résumé explicatif :

La nouvelle formation complémentaire spécifique pour les conducteurs de locomotives, telle qu'elle est formulée dans la version 2005 du RID, a suscité des questions en ce qui concerne sa portée sur les processus d'exploitation. L'on propose une clarification de cette disposition, proposition qui donne une réponse définitive à ces questions.

Décision à prendre :

Introduction d'un NOTA dans le texte existant.

Documents connexes :

Edition du 1^{er} janvier 2005 du RID, modifications de la Partie 1 du RID.

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'Office central ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Introduction

La Commission d'experts du RID de Sinaia a approuvé à une nette majorité la proposition de l'Allemagne (document OCTI/RID/CE/40/7c). La Suisse était plutôt réservée sur cette proposition, étant donné que le contenu de la formation pour les conducteurs de locomotives prescrite ne correspond pas à la pratique des chemins de fer suisses. La disposition selon 1.3.2.2.2 a), 1^{er} tiret, a soulevé des questions d'interprétation qui rendent nécessaire une clarification des exigences.

Dans les Etats membres, dans lesquels une liste est remise au conducteur de la locomotive, contenant entre autres des indications sur la catégorie de freinage du train, une liste complète de tous les wagons le composant, ainsi que des indications sur les wagons contenant des marchandises dangereuses et leur position dans le train, la nouvelle disposition du RID a un sens.

Dans les pays, tels que la Suisse, dans lesquels le conducteur de la locomotive ne dispose d'aucune liste des wagons, étant donné qu'il doit, selon le concept d'alarme, annoncer immédiatement un événement au centre de gestion du trafic qui est occupé 24 heures sur 24, et qui, de son côté, est responsable d'alermer le service d'intervention et de transmettre les informations concernant les marchandises dangereuses transportées, ces nouvelles dispositions de formation n'ont pas de sens.

Le nouveau 1.3.2.2.2 a), 1^{er} tiret, règle-t-il la formation du conducteur de locomotive pour le cas où une liste des wagons lui est remise, ou « cache-t-il » derrière cette disposition une nouvelle prescription du RID selon laquelle à l'avenir « des informations nécessaires sur la composition du train, la présence de marchandises dangereuses et l'endroit où se trouvent ces marchandises dans le train », doivent être données impérativement au conducteur de locomotive ?

Cette question a été posée aux experts d'autres délégations. Les réponses reçues sont sans équivoque : cette disposition ne doit pas modifier les processus d'exploitation des chemins de fer des Etats membres. Nous souhaitons un complément du texte qui clarifie cela et qui évite d'autres questions d'interprétation.

Proposition

La Suisse propose de compléter le texte existant par un NOTA (texte souligné) :

1.3.2.2.2 La formation complémentaire spécifique doit comprendre au moins les thèmes suivants :

- a) Conducteurs ou personnel à fonction équivalente du groupe 1 :
 - informations nécessaires concernant la composition du train, la présence de marchandises dangereuses et l'endroit où se trouvent ces marchandises dans le train;
- NOTA.** Lorsque la disponibilité des informations nécessaires est garantie par d'autres moyens équivalents (par exemple par un centre de gestion), la formation complémentaire doit être adaptée en conséquence.
- types d'anomalies;
 - manière d'agir en situations critiques en cas d'anomalies, prise de mesures aux fins de protection du propre train et du trafic sur les voies avoisinantes.

Justification

L'expérience en Suisse a démontré qu'une formulation plus précise de la formation complémentaire spécifique des conducteurs de locomotives est nécessaire.