

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OTIF/RID/CE/2007/1

5 septembre 2007

Original : Allemand

RID : 44^{ème} session de la Commission d'experts du RID pour le transport de marchandises dangereuses (Zagreb, 19 au 23 novembre 2007)

Objet : Section 1.9.2 – Adaptation des versions française et anglaise sur le texte original allemand

Suggestion du secrétariat de l'OTIF

Introduction

Le chapitre 1.9 révisé par un groupe de travail a été mis en vigueur au 1^{er} janvier 2005.

Lors d'un examen juridique des dispositions de ce chapitre dans un État membre de la COTIF, il a entre autre été constaté que la terminologie utilisée dans les alinéas b) et c) de la section 1.9.2 diverge les unes des autres dans les différentes langues. Tandis que dans la version allemande il est à chaque endroit question de « Strecken » ou de « Ersatzstrecken » les termes « sections », « (alternative) routes » et « routeing » sont utilisés dans la version anglaise et « lignes » et « itinéraire(s) » dans la version française. Lors de cet examen juridique le texte français a été ainsi interprété que les itinéraires de remplacement à utiliser ne doivent pas forcément être des lignes ferroviaires, mais peuvent être également des routes ou des voies de navigation intérieure.

Pour exclure cette interprétation erronée il est proposé d'aligner les versions anglaise et française sur la version allemande (voir Suggestion ¹).

Lors de cet examen juridique il a en outre été exprimé l'avis qu'il se peut que les prescriptions de la section 1.9.1, dernier tiret, et celles de la section 1.9.2 b), sont contradictoires.

Cet avis n'est pas partagé par le secrétariat de l'OTIF, étant donné que le dernier tiret de la section 1.9.1 se réfère à une interdiction générale sur l'ensemble du territoire, tandis que la section 1.9.2 b) ne prévoit que la possibilité d'interdire le transport de certaines matières sur certaines sections de lignes. L'objectif de la disposition dans le dernier tiret de la section

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.

1.9.1 vise à ce que les prescriptions adoptées en commun par les États membres pour le transport international de marchandises dangereuses ne soient pas déclarées sans effet par des interdictions générales des différents États membres. Lors de l'élaboration de cette disposition l'on s'est du reste également laissé guider par l'Accord ADR, selon lequel dans l'article 2 § 2 le transport de marchandises dangereuses est autorisé si les conditions qu'imposent les annexes A et B de l'ADR sont remplies.

Pour éviter des interprétations juridiques différentes, le dernier tiret de la section 1.9.1 pourrait également être légèrement adapté (voir Suggestion ²).

Suggestion 1

1.9.2 Le texte anglais reçoit la teneur suivante (les modifications apparaissent en caractères gras) :

“**1.9.2** The additional provisions referred to in 1.9.1 are:

- (a) additional safety requirements or restrictions on carriage
 - using certain structures such as bridges or tunnels¹,
 - using combined transport installations such as transshipment installations, or
 - where the transport operation begins or ends in ports, railway stations or other transport terminals.
- (b) provisions according to which the carriage of certain dangerous goods on sections **of lines** with special and local risks is prohibited, such as sections **of lines** in residential areas, environmentally sensitive areas, economic centres or industrial zones containing hazardous installations, or to which special conditions, e.g. operational measures (reduced speed, specified journey times, prohibition on trains meeting each other, etc.) apply. Where possible, the competent authorities shall establish alternative **railway** routes which may be used for each prohibited ~~route~~ **line** or each ~~route~~ **line** subject to special provisions.
- (c) exceptional provisions specifying the excluded or prescribed ~~routing~~ **line** or provisions to be observed for temporary storage resulting from extreme weather conditions, earthquake, accident, demonstrations, civil disorder or military hostilities.”

1.9.2 Le texte français reçoit la teneur suivante (les modifications apparaissent en caractères gras) :

« **1.9.2** Les dispositions supplémentaires visées au 1.9.1 sont :

- a) des conditions supplémentaires ou des restrictions servant à la sécurité pour des transports,
 - empruntant certains ouvrages d'art tels que ponts et tunnels²,

¹ For carriage through the Channel Tunnel and through tunnels with similar characteristics, see also Articles 5 § 2 (a) and (b) of Council Directive 96/49/EC on the carriage of dangerous goods by rail, published in the Official Journal of the European Communities, L 235, 17 September 1996, p. 25.

- utilisant des installations du trafic combiné telles que p. ex. transbordeurs ou
 - arrivant dans des ports, gares ou autres terminaux de transport ou les quittant.
- b) des conditions sous lesquelles le transport de certaines marchandises dangereuses est interdit ou est soumis à des conditions particulières d'exploitation (par ex. vitesse réduite, durée du trajet déterminée, interdiction de croisement, etc.), sur des lignes présentant des risques particuliers ou locaux, telles que des lignes traversant des zones résidentielles, des régions écologiquement sensibles, des centres commerciaux ou des zones industrielles où se trouvent des installations dangereuses. Les autorités compétentes devront fixer, dans la mesure du possible, des ~~itinéraires~~ **lignes** de remplacement à utiliser pour les lignes fermées ou soumises à des conditions particulières.
- c) des conditions exceptionnelles précisant l'~~itinéraire~~ **la ligne** exclue ou à suivre ou les dispositions à respecter pour les séjours temporaires en cas de conditions atmosphériques extrêmes, de tremblements de terre, d'accidents, de manifestations syndicales, de troubles civils ou de soulèvements armés. »

Remarques sur l'actuelle version française

Ce texte a fait l'objet d'une longue discussion dans le cadre du groupe de travail sur le chapitre 1.9. La délégation française avait proposé « itinéraire de remplacement » et « itinéraire exclu ou à suivre » pour tenir compte des conditions particulières d'exploitation du trafic ferroviaire des marchandises et en particulier du trafic des wagons individuels. Il est vrai que le terme « itinéraire » peut s'appliquer à tous les modes de transport. Mais il n'avait jamais été question d'un transfert sur la route ou sur les voies navigables intérieures. Le terme « ligne » en français pourrait également être interprété différemment étant donné qu'il existe également des lignes maritimes et dont certaines sont inscrites dans les listes des lignes CIV/CIM. Pour éviter toute interprétation juridique non souhaitée, il conviendrait à tout le moins d'ajouter le terme « ferroviaire » après « itinéraire » ou « ligne » dans les cas précités. Les délégations de langue française sont invitées à se prononcer sur ces alternatives.

Suggestion 2

1.9.1 Le dernier tiret reçoit la teneur suivante (la modification apparaît en caractères gras) :

« - n'ont pas pour conséquence l'interdiction du transport par rail sur **l'ensemble** du territoire de l'État membre des marchandises dangereuses visées par ces dispositions. »

²⁾ Pour les transports empruntant le tunnel sous la Manche ou d'autres tunnels ayant des caractéristiques similaires, voir également art. 5, § 2 a) et b) de la Directive 94/49/CE du Conseil relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, publiée dans le Journal officiel des Communautés européennes No L 235 du 17 septembre 1996, p. 25.