

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/2008/20

24 septembre 2008

Original : Allemand

RID : 46^{ème} session de la Commission d'experts du RID pour le transport de marchandises dangereuses
(Hambourg, 21 au 23 octobre 2008)

Objet : Section 5.4.3 RID – Introduction d'un concept des consignes écrites en trafic ferroviaire

Proposition de l'Allemagne

RÉSUMÉ

Résumé explicatif: Après les décisions prises par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) concernant les prescriptions relatives aux consignes écrites dans l'ADR, un besoin de discussion existe pour le RID. Il est proposé de reprendre dans le RID le principe de l'ADR, adapté aux nécessités du trafic ferroviaire.

Décision à prendre: Adopter les amendements proposés.

Document connexe: Rapport de la 45^{ème} session de la Commission d'experts du RID OTIF/RID/CE/2008-A, paragraphes 18 à 20.

Introduction :

1. Lors de la 45^{ème} session de la Commission d'expert du RID, le représentant de l'Allemagne s'est déclaré prêt à formuler une proposition pour l'introduction dans le RID du concept des consignes écrites en trafic ferroviaire, afin de donner au conducteur de locomotive des directives d'action uniformes et ainsi de remplacer les réglementations nationales(voir Rapport de la 45^{ème} session de la Commission d'experts du RID OTIF/RID/CE/2008-A, paragraphes 18 à 20).

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.

2. Les modifications des prescriptions pour les consignes écrites ont été adoptées à la 83^{ème} session du WP.15. Le texte adopté pour l'ADR entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2009.
3. L'initiative pour l'élaboration de ces modifications est partie de la FIATA et de l'IRU. Les raisons principale furent des informations dérogatoires et souvent contradictoires pour la même matière dans les consignes écrites ainsi que des problèmes pratiques qui ont résulté d'une pile de consignes pour les véhicules avec chargement collectifs ou conteneurs. Après différentes sessions de groupes de travail et de discussions au WP.15, l'Allemagne s'est chargée de présenter le document final.
4. N'avoir plus qu'un unique document dans la cabine du chauffeur qui doit être mis à disposition par le transporteur et plus par l'expéditeur aura également des répercussions sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. À l'avenir un envoi dans la chaîne de transport route/rail ne sera plus accompagné par une consigne écrite individuelle. Au conducteur de locomotive on pourra maintenant donner également des directives d'action uniformes et ainsi remplacer les réglementations nationales.
5. Une discussion analogue a déjà été conduite dans le Comité de sécurité de l'ADN pour la navigation intérieure. La proposition alors présentée par l'Allemagne (CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2008/16) sur les prescriptions inhérentes a été adoptée avec quelques modifications lors de la 13^{ème} session de la Réunion commune d'experts pour l'Accord européen relatif au transport internationales de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (Genève 17 au 18 juin 2008).
6. L'Allemagne propose de reprendre également pour le trafic ferroviaire les prescriptions décidées pour l'ADR et l'ADV pour les consignes écrites, avec des adaptations pertinentes.

Proposition

7. La section 5.4.3 reçoit la teneur suivante :

« 5.4.3 Consignes écrites










- 5.4.3.1** En tant qu'aide en situation d'urgence lors d'un accident pouvant survenir au cours du transport, les consignes écrites sous la forme spécifiée au 5.4.3.4 doivent se trouver à portée de main dans la cabine d-u conducteur.
- 5.4.3.2** Ces consignes doivent être remises par le transporteur au(x) conducteur(s) de locomotive, dans une (des) langue(s) qu'il(s) peut (vent) lire et comprendre. Le conducteur de locomotive doit s'assurer qu'il est capable de les appliquer correctement.
- 5.4.3.3** Avant le voyage, les conducteurs de locomotive doivent s'enquérir des marchandises dangereuses chargées et consulter les consignes écrites sur les mesures à prendre en cas d'urgence ou d'accident.
- 5.4.3.4** Les consignes écrites doivent correspondre au modèle de quatre pages suivant, tant sur la forme que sur le fond.





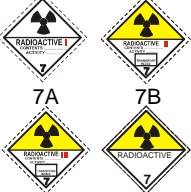



CONSIGNES ÉCRITES

Mesures à prendre en cas d'urgence ou d'accident

En cas d'urgence ou d'accident pouvant survenir au cours du transport, les conducteurs de locomotives doivent prendre les mesures suivantes si celles-ci peuvent être effectuées de manière sûre et pratique

- Déclencher le système de freinage du train/mouvement de manœuvre en tenant compte du type de danger (par ex. incendie, perte de la marchandise de chargement), des lieux (par ex. tunnel, zone d'habitation), et des mesures possibles des forces d'intervention (accessibilité, évacuation) ; e
- Séparer ou déclencher les sources d'énergie qui peuvent conduire à une élévation du danger ;
- Éviter les sources d'inflammation, en particulier ne pas fumer ni allumer un quelconque équipement électrique;
- Observer les indications sur les dangers supplémentaires attribués dans le tableau ci-après à toutes les marchandises concernées. Les dangers correspondent aux numéros des modèles d'étiquettes de dangers attribuées à la marchandise lors du transport ;
- Informer les centrales d'exploitation e/ ou les postes d'annonce d'accident ou les forces d'intervention et leur fournir autant de renseignements que possible sur l'incident ou l'accident et sur les matières en présence;
- Tenir les documents de transport à disposition pour l'arrivée des forces d'intervention;
- Revêtir les vestes d'avertissement;
- S'éloigner des environs immédiats de l'accident ou du cas d'urgence, inviter d'autres personnes à s'éloigner et suivre les consignes des forces d'intervention ;
- Ne pas marcher dans les substances répandues au sol ni les toucher et éviter d'inhaler les émanations, les fumées, les poussières et les vapeurs en restant au vent ;
- Là où il est possible de le faire sans danger, combattre tout début d'incendie ;
- Là où il est possible de le faire sans danger, les incendies dans la zone du chargement peuvent être combattus par les conducteurs de locomotive ;
- Là où il est possible de le faire sans danger, utiliser l'équipement de bord pour empêcher les fuites de matières dans l'environnement aquatique et dans les canalisations et pour contenir les déversements ;
- Ôter tout vêtement contaminé et tout équipement de protection contaminé et les placer en lieu sûr.

Indications supplémentaires à l'intention du conducteur de locomotives sur les caractéristiques de danger des marchandises dangereuses par classe et sur les mesures à prendre en fonction des circonstances prédominantes		
Étiquettes et panneaux de danger	Caractéristiques de danger	Indications supplémentaires
(1)	(2)	(3)
Matières et objets explosifs  1 1.5 1.6	Présentent un large éventail de propriétés et d'effets tels que détonation massive, projection de fragments, incendie/flux de chaleur intense, formation de lumière aveuglante, bruit fort ou fumée. Sensible aux chocs et/ou aux impacts et/ou à la chaleur.	Se mettre à l'abri en se tenant à l'écart des fenêtres.
Matières et objets explosifs  1.4	Léger risque d'explosion et d'incendie.	Se mettre à l'abri.
Gaz inflammables  2.1	Risque d'incendie. Risque d'explosion. Peut être sous pression. Risque d'asphyxie. Peut causer des brûlures et/ou des engelures. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Se mettre à l'abri. Se tenir à l'écart des zones basses.
Gaz non inflammables, non toxiques  2.2	Risque d'asphyxie. Peut être sous pression. Peut causer des engelures. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Se mettre à l'abri. Se tenir à l'écart des zones basses.
Gaz toxiques  2.3	Risque d'intoxication. Peut être sous pression. Peut causer des brûlures et/ou des engelures. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Utiliser le masque d'évacuation d'urgence. Se mettre à l'abri. Se tenir à l'écart des zones basses.
Liquides inflammables  3	Risque d'incendie. Risque d'explosion. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Se mettre à l'abri. Se tenir à l'écart des zones basses. Empêcher les fuites de matières de s'écouler dans les eaux environnantes.
Matières solides inflammables, matières autoréactives et explosifs désensibilisés  4.1	Risque d'incendie. Les matières inflammables ou combustibles peuvent prendre feu en cas de chaleur, d'étincelles ou de flammes. Peut contenir des matières autoréactives risquant une décomposition exothermique sous l'effet de la chaleur, lors de contact avec d'autres substances (acides, composés de métaux lourds ou amines), de frictions ou de choc. Cela peut entraîner des émanations de gaz ou de vapeurs nocifs et inflammables. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Empêcher les fuites de matières de s'écouler dans les eaux environnantes.
Matières sujettes à combustion spontanée  4.2	Risque de combustion spontanée si les emballages sont endommagés ou le contenu répandu. Peut présenter une forte réaction à l'eau.	???recouvrir ???
Matières émettant des gaz inflammables au contact de l'eau  4.3	Risque d'incendie et d'explosion en cas de contact avec l'eau.	Les matières renversées doivent être recouvertes de manière à être tenues à l'écart de l'eau.

Indications supplémentaires à l'intention du conducteur de locomotives sur les caractéristiques de danger des marchandises dangereuses par classe et sur les mesures à prendre en fonction des circonstances prédominantes		
Étiquettes et panneaux de danger	Caractéristiques de danger	Indications supplémentaires
(1)	(2)	(3)
Matières oxydables  5.1	Risque d'inflammation et d'explosion. Risque de forte réaction en cas de contact avec des matières inflammables.	Éviter le mélange avec des matières inflammables ou facilement inflammables (par exemple, sciure).
Peroxydes organiques  5.2	Risque de décomposition exothermique en cas de fortes températures, de contact avec d'autres matières (acides, composés de métaux lourds ou amines), de frictions ou de choc. Cela peut entraîner des émanations de gaz ou de vapeurs nocifs et inflammables.	Éviter le mélange avec des matières inflammables ou facilement inflammables (par exemple, sciure).
Matières toxiques  6.1	Risque d'intoxication. Risque pour l'environnement aquatique et les systèmes d'évacuation des eaux usées.	Utiliser le masque d'évacuation d'urgence.
Matières infectieuses  6.2	Risque d'infection. Risque pour l'environnement aquatique et les systèmes d'évacuation des eaux usées.	
Matières radioactives  7A 7B 7C 7D	Risque d'absorption et de radiation externe.	Limiter le temps d'exposition.
Matières fissiles  7E	Risque de réaction nucléaire en chaîne.	Limiter le temps d'exposition
Matières corrosives  8	Risque de brûlures. Peuvent réagir fortement entre elles, avec de l'eau ou avec d'autres substances. Risque pour l'environnement aquatique et les systèmes d'évacuation des eaux usées.	Empêcher les fuites de matières de s'écouler dans les eaux environnantes mais éviter de mettre en danger le bateau.
Matières et objets dangereux divers  9	Risque de brûlures. Risque d'incendie. Risque d'explosion. Risque pour l'environnement aquatique et les systèmes d'évacuation des eaux usées.	Empêcher les fuites de matières de s'écouler dans les eaux environnantes.

- NOTA 1:** Pour les marchandises dangereuses à risques multiples et pour les chargements en commun, on observera les prescriptions applicables à chaque rubrique.
- 2:** Les indications supplémentaires données ci-dessus peuvent être adaptées pour y faire figurer les classes de marchandises dangereuses et les moyens utilisés pour les transporter.

Équipements de protection générale et individuelle à porter lors de mesures d'urgence générales ou comportant des risques particuliers à détenir dans la cabine de la locomotive

L'équipement suivant doit se trouver dans la cabine du conducteur pour tous les numéros d'étiquettes de danger :

- liquide de rinçage pour les yeux ^{a)} et

Pour le conducteur de locomotive

- une veste d'avertissement (par ex. telle que décrite dans la norme EN 471) ;
- un appareil d'éclairage portable ;
- une paire de gants de protection et
- un équipement de protection pour les yeux (par ex. une lunette de protection)

Équipement supplémentaire prescrit pour certaines classes :

- dans la cabine du conducteur doit se trouver pour le conducteur de locomotive un masque de fuite d'urgence ^{b)} si dans le train se trouvent des marchandises dangereuses avec le numéro d'étiquette de danger 2.3 ou 6.1 ;
- une pelle ^{c)} .

a) Pas nécessaire pour les modèles d'étiquettes de danger 1, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2 et 2.3.

b) Par ex. un masque de fuite d'urgence avec un filtre de combinaison gaz/poussière du type A1B1E1K1-P1 ou A2B2E2K2-P2 qui est comparable à celui décrit dans la norme EN 141.

c) Uniquement pour les numéros d'étiquettes de danger 3, 4.1, 4.3, 8 et 9 prescrits.

Modifications de conséquences :

8. 1.4.2.2.1 la lettre g) reçoit la teneur suivante :

« g) Les consignes écrites nécessaires à mettre à disposition pour s'assurer que les équipements prescrits seront emmenés dans la cabine du conducteur. »

Justification

9. Les consignes écrites sont une aide pour le conducteur de locomotive pour des situations d'urgence dues à des accidents. Par la reprise dans le RID du principe tiré de l'ADR et de l'ADN – adaptés aux nécessités du trafic ferroviaire – une exigence d'action uniforme pour tous les modes de transport terrestre est atteinte. En conséquence les réglementations nationales divergentes peuvent également être supprimées.
