

# 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/2008/22

8 octobre 2008

Original : Allemand

**RID :** 46<sup>ème</sup> 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

**Observations de l'UIC sur le document OTIF/RID/CE/2008/20 de l'Allemagne**

### Introduction :

Dans son document OCTI/RID/CE/2008/20, l'Allemagne propose que les dispositions relatives aux instructions écrites décidées pour l'ADR et l'ADN soient reprises pour le transport ferroviaire avec les adaptations adéquates.

L'UIC a étudié la demande de l'Allemagne lors de la réunion du groupe d'experts Transport de marchandises dangereuses, le 09/10/2008 à Bruges. Les entreprises ferroviaires présentes lors de la réunion étaient d'avis que la proposition de l'Allemagne d'introduire un concept d'instructions écrites pour le transport ferroviaire, ne peut être soutenue qu'en partie. Notamment l'équipement proposé qui doit se trouver dans la locomotive, est considéré comme n'étant ni nécessaire, ni praticable pour les raisons suivantes :

1. Les entreprises ferroviaires en Europe transportent des marchandises dangereuses en grandes quantités. En relation, les accidents avec des marchandises dangereuses sont rares, tant par rapport aux kilomètres parcourus qu'en ce qui concerne les chiffres absolus.

Les leçons tirées jusqu'à présent en liaison avec le transport de marchandises dangereuses n'indiquent pas de points névralgiques en ce qui concerne les mesures d'urgence, auxquels il faudrait remédier par de nouvelles dispositions aussi fondamentales dans le RID que celles proposées par l'Allemagne.

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.

L'UIC n'a notamment pas connaissance de cas où les mesures d'urgence après un accident avec des marchandises dangereuses auraient rendu nécessaire jusqu'à présent le concept proposé par l'Allemagne et surtout l'équipement proposé pour la protection personnelle et générale.

Il faut donc poser à priori la question de savoir quelles sont les expériences concrètes et les connaissances afférentes que peut avancer l'Allemagne pour prouver la justification d'une telle nouvelle disposition pour le trafic ferroviaire.

A part pour le ferroutage, il n'existe actuellement aucune disposition dans le RID concernant des instructions écrites pour le trafic ferroviaire. Les entreprises ferroviaires et les Etats signataires de la COTIF n'ont donc pas considéré jusqu'à maintenant qu'il était nécessaire d'en avoir, d'autant plus que les interventions d'urgence relèvent de la sécurité civile nationale et non de la réglementation internationale du transport. Les dispositions pour le ferroutage ont en outre été introduites, pour avoir une instruction écrite exigée en vertu de l'ADR du côté du destinataire pour le dégagement par la route, et non pas pour pouvoir gérer des mesures d'urgence pendant le transport ferroviaire principal. Si cela en avait été l'intention, il aurait fallu introduire généralement déjà auparavant des instructions écrites pour le transport ferroviaire.

Même en Allemagne où le transporteur est obligé, depuis des décennies, d'avoir des instructions écrites et d'en disposer dans le train pour les marchandises dangereuses souvent transportées, on n'a pas considéré jusqu'à présent qu'il était nécessaire d'équiper la locomotive avec une pelle ou une bouteille de lotion de lavage des yeux, par exemple.

2. L'UIC est d'avis que l'initiative de l'Allemagne est donc motivée uniquement par le souci d'arriver à une harmonisation des dispositions légales relatives aux marchandises dangereuses dans le domaine des instructions écrites, pour tous les modes de transport. Selon l'UIC, l'harmonisation ne doit pourtant pas être atteinte pour elle-même mais doit surtout servir l'objectif suprême de continuer à améliorer la sécurité. Pour cela, il faut améliorer aussi les mesures d'urgence en cas d'accident. On ne peut cependant pas penser que ce but serait atteint grâce à la proposition de l'Allemagne, surtout que la nécessité des mesures proposées n'a pas été prouvée dans les détails. L'Allemagne n'a pas expliqué, par exemple, ce qui doit ou devrait être concrètement amélioré et pourquoi elle considère que l'équipement proposé est nécessaire.
3. La proposition de l'Allemagne ne tient pas compte du déroulement réel après un accident avec des matières dangereuses en trafic ferroviaire. Le régulateur en Allemagne a exprimé son avis il y a déjà des années lors d'une discussion sur la nouvelle conception des instructions écrites pour le transport ferroviaire en Allemagne et a lui-même constaté que les conditions du trafic routier ne peuvent pas être tout simplement transposées au trafic ferroviaire.

Selon le régulateur allemand, par exemple, le conducteur n'est en général pas en mesure de mettre en œuvre des mesures qui dépassent celles de sa protection personnelle, de la transmission d'informations, de la mise en garde des personnes concernées et de l'isolation du lieu de l'accident (par ex., mesures d'urgence et d'aide).

L'UIC est du même avis et considère donc que l'équipement proposé par l'Allemagne n'est pas nécessaire. Le conducteur doit penser en premier lieu à se protéger lui-même, de sorte qu'en général, s'éloigner rapidement du lieu de risque ne peut être que la seule mesure d'urgence. La lutte contre les accidents et les grandes fuites de produits doit rester de la responsabilité des autorités chargées de la lutte contre les dangers (par ex., les

pompier). Le conducteur n'intervient ni en cas d'incendie de chargement ni même en cas de petites fuites. Il n'a pas été formé à cet effet.

Une mesure pratiquée en Allemagne avec l'accord des autorités compétentes, pour supprimer ce que l'on appelle les « fuites minimales de certaines marchandises dangereuses » dans le transport ferroviaire, a même été récemment supprimée à nouveau car elle n'avait pas fait ses preuves dans la pratique.

4. La proposition a pour but de reprendre les règlements relatifs à la route, avec quelques différences minimales, bien que les conditions du transport ferroviaire ne soient pas comparables à celles du transport routier.

Dans le transport ferroviaire, chaque locomotive utilisée dans le trafic de fret devrait être équipée de tout l'équipement étant donné que l'utilisation des locomotives change constamment en raison d'un fort besoin de disponibilité et que, dans un train, il peut y avoir des marchandises dangereuses très différentes, en général réparties dans plusieurs wagons (couverts, ouverts et couverts d'une bâche, wagons-citernes, etc.).

Dans le trafic routier, par contre, il n'est en général pas nécessaire d'équiper chaque véhicule avec tout l'équipement étant donné qu'un camion-citerne dédié au transport de produits pétroliers, par exemple, ne transportera bien sûr que de l'essence ou du diesel ou les deux.

En outre, le transport ferroviaire « non accompagné » en particulier et l'exécution des transports avec des trains comptant parfois plus de 20 wagons isolés, impliquent que la distance entre le conducteur et le chargement dangereux concerné est d'un tout autre ordre de grandeur. Tandis que dans le trafic routier, dans le cas le plus avantageux, quelques mètres seulement séparent le conducteur du chargement, dans le trafic ferroviaire, dans le cas le moins avantageux, la distance est d'au moins la longueur d'une locomotive et, dans le cas le plus avantageux, presque 700 m si c'est le dernier wagon d'un train qui est concerné.

En conséquence, en raison de la faible distance qui sépare le conducteur de la marchandise dangereuse dans le trafic routier et du risque direct qui menace le ou les conducteurs, l'équipement dans la cabine de conduite peut être judicieux. Par contre, il ne l'est pas dans le trafic ferroviaire en raison de plus grandes distances entre la cabine de conduite avant d'une locomotive et le chargement dangereux, ainsi que des possibilités d'intervention du conducteur.

L'équipement complet d'une locomotive ferroviaire induirait en outre des coûts considérables par rapport à aujourd'hui, sans qu'il ne soit vraiment utile dans la situation concrète du transport. Il faut noter qu'il serait nécessaire d'équiper complètement les deux cabines de conduite de nombreux engins moteurs.

En outre, il faut signaler que les anomalies (par. ex. petites fuites) ne sont pas détectées lors de la circulation des trains mais surtout lors de manœuvres en gare ou visites techniques des wagons, situation dans lesquelles on ne dispose pas toujours d'engin moteur à proximité. Pour cette raison également, l'équipement des engins moteurs n'est pas pertinent.

5. En résumé, l'UIC est d'avis que l'équipement des locomotives prévu par l'Allemagne en liaison avec la proposition d'introduction d'un concept d'instructions écrites pour le transport ferroviaire n'est ni nécessaire ni praticable. L'introduction du concept n'est justifiée par l'Allemagne que par l'indication portant sur la modification des dispositions pour la route et la navigation fluviale. L'UIC est cependant d'avis que les modifications de dispo-

sitions pour les autres modes de transport ne justifient pas à elles seules l'introduction de telles dispositions pour le trafic ferroviaire. Une condition nécessaire pour l'introduction du concept proposé par l'Allemagne serait la preuve apportée que l'introduction est absolument nécessaire en raison de situations d'urgence concrètes dans le trafic ferroviaire. L'Allemagne n'a pas fourni cette preuve dans sa proposition.

En outre, pour concrétiser la proposition et pour le premier équipement seulement des locomotives, les entreprises ferroviaires européennes devraient dépenser plusieurs dizaines de millions sans que ces dépenses ne conduisent à une amélioration mesurable des mesures d'urgence. Cela réduirait encore la compétitivité du rail.










L'UIC est donc d'avis que les dispositions de l'ADR ne devraient être reprises que si elles sont nécessaires et praticables pour le trafic ferroviaire. L'UIC propose donc de reprendre en principe les consignes écrites mais de ne rendre obligatoire que l'équipement qui fait aujourd'hui déjà partie de l'équipement éprouvé des locomotives étant donné qu'il n'a pas été prouvé qu'il faut le compléter. Pour atteindre ce but, l'UIC a révisé les modifications décidées pour l'ADR et les a adaptées aux conditions du trafic ferroviaire (cf. annexe).





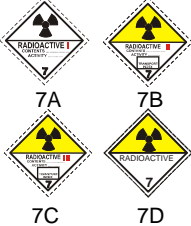



La proposition de l'UIC tient compte non seulement des expériences tirées jusqu'à présent du transport ferroviaire de marchandises dangereuses, mais aussi de l'harmonisation souhaitée par l'Allemagne, sans renoncer cependant à la différenciation nécessaire à la prise en compte des spécificités des différents modes.

**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 membres de l'équipage de la locomotive doivent prendre les mesures suivantes si celles-ci peuvent être effectuées de manière sûre et pratique

- Déclencher le cas échéant le moteur à combustion;
- Éviter ou éliminer 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 matière ou à l'objet lors du transport ;
- Informer les postes d'annonce d'accident ou les forces d'intervention et leur fournir autant de renseignements que possible sur l'accident ou sur le cas d'urgence et sur les matières en présence;
- Tenir le cas échéant les documents de transport à disposition pour l'arrivée des forces d'intervention;
- Revêtir l'habit d'avertissement prescrit en cas de séjour dans la zone de la voie;
- 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 ayant fuiés ni les toucher et éviter d'inhaler les émanations, les fumées, les poussières et les vapeurs en restant au vent ;
- Ôter tout vêtement contaminé et le 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.	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.
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.	
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.	
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.	

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.	
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 émissions de gaz ou de vapeurs nocifs et inflammables.	
Matières toxiques  6.1	Risque d'intoxication. Risque pour l'environnement aquatique et les systèmes d'évacuation des eaux usées.	
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.	
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.	
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.	

- 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<sup>1)</sup> 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 :

- un appareil d'éclairage portable

*Pour le conducteur de locomotive*

- un habit d'avertissement EN 471 ;

<sup>1)</sup> L'équipement à tenir à disposition doit être le cas échéant à adapter aux exigences nationales existantes.

---