

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/2009/6

2 octobre 2009

Original : Allemand

RID : 47^{ème} session de la Commission d'experts du RID
(Sofia, 16 au 20 novembre 2009)

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, la Commission d'experts du RID a décidé, lors de sa 46^{ème} session, d'introduire également dans le RID les consignes écrites basées sur le principe de l'ADR, adaptées aux besoins du trafic ferroviaire.

Décision à prendre :

Adopter les amendements proposés.

Documents connexes :

Rapport de la 45^{ème} session de la Commission d'experts du RID OTIF/RID/CE/2008-A, paragraphes 18 à 20,
document OTIF/RID/CE/2008/20 (Allemagne),
document OTIF/RID/CE/2008/22 (UIC),
rapport de la 46^{ème} session de la Commission d'experts du RID OTIF/RID/CE/2008-B, paragraphes 13 à 41

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.

Introduction

1. Lors de la 46^{ème} session de la Commission d'experts du RID, il a été décidé d'introduire également dans le RID des consignes écrites basées sur les réglementations de l'ADR/ADN (voir également paragraphe 19 du rapport OTIF/RID/CE/2008-B).
2. Après cette décision de principe prise lors de la dernière session, la proposition de l'Allemagne OTIF/RID/CE/2008/20 a été examinée avec beaucoup d'attention. Finalement, des décisions ont été prises concernant les différentes propositions, notamment concernant les « Mesures à prendre en cas d'urgence ou d'accident » et les « Équipements de protection générale et individuelle ».

Le texte a été amendé en plusieurs endroits ou aligné sur la proposition de l'UIC. Par ailleurs, l'Allemagne a été priée d'examiner si les points 1, 2 et 5 de la page 1 des consignes écrites n'étaient pas en conflit avec la Spécification technique pour l'interopérabilité concernant le sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (STI E et G) (paragraphe 16 du rapport OTIF/RID/CE/2008-B), et de remanier à nouveau la formulation de certains points (paragrapes 21 et 40 du rapport OTIF/RID/CE/2008-B).

L'Allemagne devait donc soumettre, pour la prochaine session de la Commission d'experts du RID, une proposition révisée en conséquence. Les représentants des autres États ont été priés de lui communiquer leurs éventuels souhaits (voir également paragraphe 41 du rapport OTIF/RID/CE/2008-B).

3. Après cela, l'Allemagne a reçu d'importantes propositions de modification de la part de l'UIC. L'UIC s'est également chargé d'examiner si les différentes formulations n'étaient pas en conflit avec le texte des STI. A ce propos, l'UIC a précisé que *la STI E et G sert, entre autres, de base au règlement d'exploitation de toutes les entreprises de transport ferroviaire et gestionnaires d'infrastructure ferroviaire transeuropéens. Les exigences de la Directive 2004/49/CE (Directive relative à la sécurité ferroviaire) ont été dûment prises en considération dans la STI.*

Le point 4.2 de la STI E et G décrit par exemple les exigences minimales applicables au personnel et le contenu du livret du conducteur de locomotive. Ce dernier doit ainsi contenir toutes les informations nécessaires à l'exploitation de trains. Ces informations doivent tenir compte des éléments requis pour l'exploitation, dans des situations normales, dégradées et d'urgence, des itinéraires empruntés et du matériel roulant utilisé sur lesdits itinéraires.

Les exigences minimales de qualification professionnelle pour l'application des mesures relatives aux incidents et accidents d'exploitation, notamment celles qui s'appliquent au contrôle de vitesse et aux incendies ou aux marchandises dangereuses, sont stipulées au point 4.6 de l'annexe H à la STI.

Les exigences minimales stipulées dans la STI font partie intégrante du règlement interne établi et appliqué par les chemins de fer.

4. Les propositions de modification de l'UIC ont été intégrées dans une très large mesure dans la proposition révisée de l'Allemagne qui figure ci-après. L'UIC avait toutefois proposé de supprimer deux mesures (1^{er} et 2^{ème} tiret) et le vêtement d'avertissement prévu, étant donné que ces exigences sont déjà stipulées dans les prescriptions d'exploitation nationales des chemins de fer (alerte incendie dans le train – cas général) et dans le livret du conducteur de locomotive de la STI « Exploitation et gestion du trafic ».

Il n'a toutefois pas pu être donné suite à cette proposition car l'exigence stipulée uniquement dans la STI n'est pas suffisante, étant donné que le domaine d'application du RID va au-delà de la région européenne et que les dispositions internes aux entreprises ne satisfont pas aux exigences du droit international de transport de marchandises dangereuses. De ce fait, ces

mesures et le vêtement d'avertissement devraient continuer à être mentionnés dans le RID, d'autant plus qu'il n'y a pas de différence sur le plan matériel et que, par conséquent, la mention réitérée dans le RID ne nuit pas.

5. La proposition contient également en tant que modification consécutive une proposition de libellé souhaitée par la Commission d'experts du RID pour une nouvelle obligation du transporteur à la sous-section 1.4.2.2 (voir également paragraphe 38 du rapport OTIF/RID/CE/2008-B).
6. De plus, un nouveau Nota faisant référence aux autres dispositions nationales déterminant les procédures à suivre dans les situations d'urgence a été ajouté à la sous-section 5.4.3.1 à la demande de l'ERA.
7. Pour tenir compte de la Directive relative à la sécurité ferroviaire (Directive 2004/49/CE), les termes « urgence ou accident » ont été remplacés dans les consignes écrites par « événement dangereux (accident ou incident) ».
8. L'Allemagne a intégré toutes ces modifications dans un modèle de document révisé par le Secrétariat de l'OTIF, dans lequel figuraient déjà toutes les décisions de la 46^{ème} session de la Commission d'experts du RID (texte modifié étant souligné). Les amendements proposés qui vont au-delà de ces modifications figurent en caractères gras soulignés.

Proposition

9. 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 du conducteur.

NOTA : Les autres dispositions relevant du droit ferroviaire, qui déterminent les procédures à suivre dans les situations d'urgence et les prescriptions d'exploitation servant à la mise en œuvre de ces dispositions juridiques, ne sont pas affectées.

- 5.4.3.2 Ces consignes doivent être remises par le transporteur au(x) conducteur(s) de locomotive avant le départ, dans une (des) langue(s) qu'il(s) peut(vent) lire et comprendre. Le transporteur doit s'assurer que le conducteur de locomotive comprend les consignes et est capable de les appliquer correctement.
- 5.4.3.3 [Avant le voyage, le transporteur doit informer le conducteur de locomotive des marchandises dangereuses chargées. Le conducteur de locomotive doit consulter les consignes écrites sur les mesures à prendre en cas d'événement dangereux (accident ou incident).]
- 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






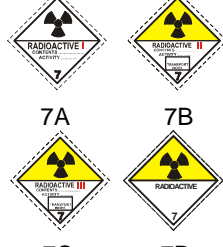



Mesures à prendre en cas d'événement dangereux (accident ou incident)

En cas d'**événement dangereux** 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 pratique¹⁾ :

- **Arrêter le** train/mouvement de manœuvre **à un endroit approprié** 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) ;
- **Arrêter le moteur à combustion ou déclencher la locomotive conformément à la notice d'emploi ;**
- 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 attribués à la marchandise lors du transport ;
- Avertir **le poste d'alerte** ou les forces d'intervention et leur fournir autant de renseignements que possible sur l'**événement dangereux** et sur les matières en présence ;
- Tenir **les informations concernant les marchandises dangereuses transportées (le cas échéant les documents de transport)** à disposition pour l'arrivée des forces d'intervention **[ou les mettre à disposition à travers l'échange de données informatisées (EDI)] ;**
- Revêtir les vêtements d'avertissement prescrits après avoir quitté la locomotive ;
- **Utiliser le cas échéant d'autres équipements de protection ;**
- S'éloigner des environs immédiats de l'**événement dangereux**, 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 ;
- Ôter tout vêtement contaminé et le mettre en un lieu propre à son élimination.

¹⁾ **Les prescriptions issues des dispositions de droit ferroviaire ou d'exploitation doivent être respectées.**

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, <u>désignation des dangers</u>	Caractéristiques de danger	Indications supplémentaires
(1)	(2)	(3)
Matières et objets explosibles  1 1.5 1.6	Présentent un large éventail de propriétés et d'effets tels que détonation <u>en masse</u> , 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 explosibles  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 de brûlures. 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 <u>matières solides explosibles</u> désensibilisées  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 l' <u>inflammation</u> spontanée  4.2	Risque d' <u>inflammation</u> spontanée si les emballages sont endommagés ou le contenu répandu. Peut présenter une forte réaction à l'eau.	

Étiquettes et panneaux de danger, <u>désignation des dangers</u>	Caractéristiques de danger	Indications supplémentaires
(1)	(2)	(3)
Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables  4.3	Risque d'incendie et d'explosion en cas de contact avec l'eau.	
Matières <u>comburantes</u>  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 émanations 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 **et, le cas échéant, pour les compléter sur la base des exigences nationales existantes.**

**Équipements de protection individuelle
à détenir dans la cabine de la locomotive**

L'équipement suivant¹⁾ 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 vêtement d'avertissement (par ex. tel que décrit dans la norme EN 471).

¹⁾ L'équipement à détenir doit, le cas échéant, être complété sur la base des exigences nationales existantes.

Modifications consécutives :

10. 1.4.2.2.1 la lettre g) reçoit la teneur suivante :

« g) mettre à disposition les consignes écrites nécessaires dans une langue compréhensible pour le conducteur de locomotive et s'assurer que les équipements prescrits se trouvent dans la cabine du conducteur. ».

Justification

11. 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.
