

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**INF.5e)**

11.11.2005

Original : Allemand

**RID : 42<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises  
dangereuses (Madrid, 21-25 novembre 2005)**

**Observations de l'UIC sur le document OCTI/RID/CE/42/5h) de la Belgique**

## **Introduction**

Dans son document OCTI/RID/CE/42/5h), la Belgique propose de modifier la sous-section 5.3.1.3 du RID pour couvrir le cas des petits conteneurs et celui des véhicules (trafic ferroutage) dans lesquels sont transportés des colis et qui sont munis de plaques-étiquettes.

Dans la **proposition 1**, qui doit couvrir le cas des petits conteneurs, la Belgique propose de remplacer, à la sous-section 5.3.1.3 et au par. 5.3.1.3.1, « grand conteneur » par « conteneur ». Le secrétariat de l'OTIF a en l'occurrence attiré l'attention sur les différences dans les sections 5.3.1 du RID et de l'ADR.

Dans la **proposition 2**, qui doit couvrir le cas des véhicules (trafic ferroutage) dans lesquels sont transportés des colis et qui sont munis de plaques-étiquettes, la Belgique propose de compléter le par. 5.3.1.3.2 par une nouvelle lettre c).

Lors de la réunion du groupe d'experts de l'UIC « Transport de marchandises dangereuses » à Varsovie le 10.11.2005, l'UIC s'est penchée sur ces deux propositions et a suggéré ce qui suit :

## **Suggestions**

### **a) Sur la proposition 1 (petits conteneurs)**

L'UIC estime que la modification proposée n'est pas nécessaire, étant donné que sur les wagons porteurs pour le trafic intermodal, aucun petit conteneur n'est transporté.

Dans l'optique de l'observation du secrétariat de l'OTIF sur la proposition 1 de la Belgique, l'UIC suggère cependant de faire examiner par la Réunion commune RID/ADR/ADN la question des règles différentes dans le RID et l'ADR en ce qui concerne l'étiquetage/marquage des petits conteneurs, dans l'objectif d'une harmonisation.

#### **b) Sur la proposition 2 (véhicules renfermant des colis en trafic ferroutage)**

L'UIC estime que l'exemption supplémentaire, proposée par la Belgique, des prescriptions pour l'apposition des plaques-étiquettes sur les wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage, ne résout pas suffisamment le vrai problème.

Le vrai problème se trouve dans le fait que selon la sous-section 5.3.1.5 de l'ADR, sur les véhicules renfermant des colis, des plaques-étiquettes ne doivent être apposées sur les deux côtés latéraux et à l'arrière du véhicule, que pour le transport des marchandises des classes 1 et 7.

Si l'on étendait cette prescription aux autres classes, il pourrait dans tous les cas être renoncé à l'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage, ainsi non seulement en cas d'utilisation du système de la chaussée roulante et pour tout autre transport de véhicules-citernes routiers, ainsi que de véhicules routiers, qui transportent des marchandises dangereuses en vrac.

Dans les gares de transbordement, la prestation pour l'apposition ultérieure des plaques-étiquettes sur le véhicule/wagon porteur pourrait ainsi être réduite et le déroulement à l'intersection route/rail pourrait être notablement accélérée.

En outre, le par. 5.3.1.3.2 du RID pourrait également être considérablement simplifié, surtout que, selon une enquête auprès des chemins de fer, dans aucune relation de trafic de la chaussée roulante il n'est fait usage de la possibilité d'une décision contraire accordée au par. 5.3.1.3.2 b). De surcroît, les wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage n'entravent en aucune manière la visibilité des plaques-étiquettes apposés sur les véhicules routiers. Sur ce point, la nécessité d'apposer sur les wagons porteurs des plaques-étiquettes n'existe ni pour la chaussée roulante en raison de la non existence de décisions contraires des chemins de fer, ni dans l'optique du type de construction des wagons porteurs.

La seule nécessité d'apposer des plaques-étiquettes sur les wagons porteurs résulte du fait que sur les véhicules routiers, hormis pour le transport de marchandises des classes 1 et 7, aucune plaque-étiquette ne doit en principe être apposée. Lorsque cependant lors du transport routier qui précède aucune plaque-étiquette ne doit être apposée, ces plaques-étiquettes ne peuvent pas non plus être visibles à l'intersection route/rail, si bien que les wagons porteurs doivent être munis de plaques-étiquettes conformément aux dispositions du RID. Cette lacune, qui entrave le déroulement dans les gares de transbordement, devrait être comblée par un complément pertinent dans le NOTA au par. 5.3.1.5.2 de l'ADR qui contient déjà une règle pertinente en corrélation avec un transport maritime.

#### **Proposition pour le RID**

« **5.3.1.3.2** L'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs qui sont utilisés en trafic ferroutage, n'est pas nécessaire, lorsque sur les véhicules routiers transportés les plaques-étiquettes prescrites sont apposées conformément à l'ADR. »

### **Proposition pour l'ADR**

Le Nota au par. 5.3.1.5.2 de l'ADR devrait être complété à la fin comme suit :

« Les deux premières phrases s'appliquent par analogie en trafic combiné route/rail. »

### **Justification**

- Les modifications proposées régleraient les problèmes existants lors du transport de véhicules routiers renfermant des colis en trafic ferroutage. Ces derniers existent notamment encore lorsque lors du transport de marchandises des classes 1 et 7, des plaques-étiquettes sont apposées sur les véhicules routiers.
  - Ces lacunes devraient être comblées. Car, pour les autres transports en trafic ferroutage (transport de véhicules-citernes routiers, etc.), ainsi qu'en autre trafic intermodal (également en transport de caisses mobiles renfermant des colis), les problèmes relatifs aux plaques-étiquettes ont déjà été éliminés par des règles pertinentes dans le RID/ADR.
  - Les modifications réduiraient la prestation dans les gares de transbordement et faciliteraient et accéléreraient le déroulement.
  - Le complément proposé de l'ADR apparaît également judicieux du fait que pour le trafic combiné maritime/route des règles existent déjà dans le sens de la proposition de l'UIC.
-