

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF.6b)

10.11.2005

Original : Allemand

**RID : 42^{ème} 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/42/6a) de la Suisse

Introduction

La Suisse a entre autres proposé de reprendre une nouvelle obligation pour le transporteur et pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui impose la mise en place d'un canal d'information. Celui-ci doit permettre au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire d'avoir accès rapidement et sans entraves aux données concernant les matières dangereuses transportées et leurs quantités dans des situations d'urgence.

Le texte soumis par la Suisse pour un nouveau paragraphe 1.4.2.2.5 va cependant au-delà de l'objectif esquissé par le Vice-président du groupe de travail multidisciplinaire (Monsieur Bigler, Allemagne) lors de la 41^{ème} session de la Commission d'experts du RID que la Suisse a largement repris dans l'introduction de sa proposition et représente également une contradiction de la justification donnée par la Suisse, à savoir de ne prescrire la disponibilité des données qu'en cas de nécessité.

C'est la raison pour laquelle l'UIC propose de formuler le nouveau paragraphe de manière qu'une fourniture préalable générale de données qui conduirait à une abondance d'informations difficilement gérable.

Proposition

Le nouveau paragraphe 1.4.2.2.5 à reprendre reçoit la teneur suivante :

« 1.4.2.2.5 Le transporteur doit s'assurer que le gestionnaire de l'infrastructure sur laquelle il circule, puisse disposer à tout moment des données lui permettant de remplir les exigences de la sous section 1.4.3.6 b). »

Justification

Il est déterminant que les données puissent être demandées le plus rapidement possible en cas d'incident. Pour éviter une transmission continue de nombreuses données qui ne servent qu'en cas d'incident, il semble raisonnable de se limiter à prescrire leur disponibilité en cas de nécessité. En l'occurrence il n'est cependant généralement pas nécessaire de fournir à temps au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, avant le départ du train. La fourniture préalable ne peut être qu'une parmi plusieurs possibilités, de demander les données en cas de nécessité.

Les transporteurs et gestionnaires d'infrastructure doivent déterminer en commun du type de transmission de données le mieux approprié. Pour les petites entreprises ferroviaires qui ne disposent ni de postes de commande occupés continuellement ni encore de systèmes de traitement électronique de l'information pertinents, l'on peut fixer par exemple par Fax une annonce préalable, lorsque sans cela les données nécessaires ne peuvent pas être demandées le plus rapidement possible en cas d'incident. Cela n'est cependant pas nécessaire pour des plus grandes entreprises ferroviaires qui journalièrement transportent quelques milliers de wagons de marchandises dangereuses et qui disposent de conditions pertinentes organisationnelles et techniques de traitement électronique de l'information. Ces dernières peuvent fournir le plus rapidement possible au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire les données nécessaires en cas d'incident.
