

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF.17

2 novembre 2009

Original : Français

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

Objet : Proposition OTIF/RID/CE/2009/6 de l'Allemagne, datée du 2 octobre 2009.
Amendement(s) pour la version en langue française.

Proposition de l'UIC

RÉSUMÉ

Résumé explicatif :

Plusieurs termes et expressions utilisées dans la version française du projet de consignes écrites diffèrent du vocabulaire en vigueur en matière d'exploitation ferroviaire. Comme il s'agit d'un document d'application, l'UIC a estimé nécessaire de proposer les corrections utiles, afin que les consignes soient adaptées aux textes européens et au vocabulaire francophone en usage dans les différents pays concernés.

Décision à prendre :

Valider et adopter les amendements proposés. Les amendements proposés ne modifient pas le sens du texte original en Allemand

Documents connexes :

OTIF/RID/CE/2009/6 de l'Allemagne (Original), datée du 2 octobre 2009.
OTIF/RID/CE/2009/6 de l'Allemagne (Traduction en Français), datée du 2 octobre 2009.

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 :

Les textes de référence sont les documents connexes indiqués plus haut dans le cadre de présentation. Le travail a consisté à vérifier les termes utilisés dans les documents officiels européens, déjà consultés pour la préparation de la proposition de l'Allemagne, mais aussi la directive 2007/59/EC relative aux conducteurs (annexes V et VI, points 6 et 7). L'avis de la Belgique, de la Suisse et de la France a également été sollicité par l'UIC.

Après discussion et validation des présentes propositions, d'autres éventuels amendements issus de la discussion de fond pourront ensuite être intégrés plus aisément.

Principales modifications proposées :

Expression ou terme actuel	Expression ou terme proposé	Commentaires
Locomotive	Engin-moteur ou train	Expression à adapter au contexte
Transporteur	Entreprise ferroviaire	Directive 2007/59
Conducteur de locomotive	Conducteur de train	Directive 2007/59
Poste d'alerte	gestionnaire d'infrastructure	« Poste d'alerte » est une fonction particulière spécialisée ou non. Officiellement, il existe aussi l'expression « centre de contrôle du trafic » (Directive EU). Le terme plus global de « gestionnaire d'infrastructure » défini dans le RID, couvre toutes les infrastructures concernées : réseau ferré, chantier multimodal, voies privées... et donc les fonctions spécialisées susceptibles d'être informées par le conducteur de train.
Forces d'intervention	Services d'intervention (et de secours)	Notion plus large allant au-delà des sapeurs pompiers : cellule chimique, service de secours aux victimes, police....
Vêtements d'avertissement	Equipements individuels de signalisation	Terme officiel – Directive EU et Code du travail.

Quelques tournures de phrase ont en outre été modifiées dans un souci de clarté.

Les modifications proposées sont soulignées dans le texte joint en annexe.

Le soulignement de parties du texte original est supprimé, pour éviter tout malentendu.

Annexe : Texte modifié

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 train. 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 les équipements individuels de signalisation prévus, 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 train 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 les équipements individuels de signalisation 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 de l'entreprise ferroviaire 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 l'entreprise ferroviaire au(x) conducteur(s) de train avant le départ, dans une (des) langue(s) qu'il(s) peut(vent) lire et comprendre. L'entreprise ferroviaire doit s'assurer que le conducteur de train comprend les consignes et est capable de les appliquer correctement.
- 5.4.3.3** [Avant le voyage, l'entreprise ferroviaire doit informer le conducteur de train des marchandises dangereuses chargées. Le conducteur de train 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

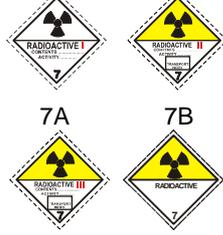
Mesures à prendre en cas d'événement dangereux (accident ou incident)

En cas d'événement dangereux pouvant survenir au cours du transport, les conducteurs de train 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 et prendre les dispositions prévues par les consignes d'utilisation de l'engin-moteur ;
- Éviter les sources d'inflammation, en particulier ne pas fumer ni enclencher un quelconque équipement électrique ;
- Suivre les indications supplémentaires sur les dangers, figurant dans le tableau ci-après en fonction des marchandises concernées. Les dangers correspondent aux numéros des modèles d'étiquettes de dangers attribués à la marchandise lors du transport ;
- Avertir le gestionnaire d'infrastructure ou les services 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 services d'intervention [ou les mettre à disposition à travers l'échange de données informatisées (EDI)] ;
- Revêtir les équipements individuels de signalisation prescrits en quittant l'engin-moteur ;
- Utiliser le cas échéant les 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 services 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 approprié en vue de 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 trains 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, désignation des dangers	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 en masse, 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 matières solides explosibles 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'inflammation spontanée  4.2	Risque d'inflammation spontanée si les emballages sont endommagés ou le contenu répandu. Peut présenter une forte réaction à l'eau.	

Étiquettes et panneaux de danger, désignation des dangers	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 comburantes  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 l'engin-moteur**

Les équipements suivants¹⁾ doivent se trouver dans la cabine du conducteur pour tous les numéros d'étiquettes de danger :

– un appareil d'éclairage portable ;

pour le conducteur de train

– les équipements individuels de signalisation (par ex. tel que décrit dans la norme EN 471).

¹⁾ Le cas échéant, ces équipements doivent être complétés conformément aux exigences nationales.

Modifications consécutives :

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

« g) mettre les consignes écrites requises à la disposition du conducteur de train, dans une langue compréhensible, 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 train, face à 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 – l'exigence d'action unifiée pour tous les modes de transport terrestre est atteinte.
