



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

**OTIF/RID/CE/GTP/2016-B**

19 janvier 2017

Original : allemand

**AUX GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF  
ET AUX ORGANISATIONS RÉGIONALES AYANT ADHÉRÉ À LA COTIF**

---

**Rapport final de la 7<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission  
d'experts du RID**

**(Prague, 22-24 novembre 2016)**

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes	Page
Point 1 : Adoption de l'ordre du jour	1	3
Point 2 : Présence	2 – 3	3
Point 3 : Interprétation du RID	4 – 20	3
Point 4 : Propositions de modifications au RID	21 – 37	6
A. Questions en suspens	21 – 24	6
B. Nouvelles propositions	25 – 37	6
Point 5 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS	38 – 45	8
Point 6 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)	46 – 59	9
Point 7 : Divers	60 – 89	11
<b>Annexe I :</b> Textes adoptés par la 7 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		
<b>Annexe II :</b> Liste des participants		

**Point 1 : Adoption de l'ordre du jour**

*Document* : RID-16007-CE-GTP7 (Secrétariat)

*Document informel* : INF.1 (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire joint à l'invitation RID-16007-CE-GTP7 du 16 septembre 2016 est adopté avec la liste des documents publiée par le Secrétariat comme document informel INF.1.

**Point 2 : Présence**

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 7<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent (voir également l'annexe II) :

Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

La Russie participe en sa qualité d'État membre n'appliquant pas le RID.

La Commission européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) sont également représentées.

Les organisations internationales non gouvernementales suivantes sont présentes : Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Union internationale des chemins de fer (UIC), *International Union of Wagon Keepers* (UIP) et Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).

3. Au cours de la 6<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent, madame Caroline Bailleux (Belgique) et monsieur Colin Bonnet (Suisse) ont respectivement été élus présidente et vice-président pour une durée indéterminée.

**Point 3 : Interprétation du RID**

Entrée en vigueur d'une loi polonaise pour la mention du propriétaire de la marchandise dangereuse dans les documents définis au chapitre 5.4 du RID

*Document* : OTIF/RID/CE/GTP/2016/9 (UIC)

*Documents informels* : INF.6, paragraphes 37 à 43 (Secrétariat)  
INF.14 (Pologne)

4. Dans son document 2016/9, l'UIC attire l'attention sur l'entrée en vigueur d'une loi polonaise exigeant que le propriétaire de la marchandise dangereuse soit indiqué dans les documents prescrits par le chapitre 5.4 du RID. L'UIC demande si, eu égard aux dispositions de l'article 3 du RID et de l'article 1<sup>er</sup>, § 5, de la directive 2008/68/CE, cette loi polonaise doit être interprétée comme s'appliquant également aux transports internationaux à destination ou en transit par la Pologne. La question est également posée de savoir si, eu égard aux dispositions de la directive 2008/68/CE, il est permis de tenir les transporteurs dans le fret ferroviaire polonais pour responsables de l'absence d'indications sur le propriétaire de la marchandise dangereuse dans le document de transport.

5. Les paragraphes 37 à 43 du document informel INF.6 du Secrétariat reprennent la discussion menée sur un document similaire de l'Union internationale des transports routiers (IRU) à la dernière session du WP.15 (Genève, 8-10 novembre 2016).
6. Dans son document informel INF.14, la Pologne apporte des précisions sur le document 2016/9 et le document informel INF.6.
7. Le représentant de la Commission européenne constate que cette loi polonaise n'a pas été notifiée à la Commission. Il explique que celle-ci en fera l'examen et vérifiera notamment s'il y a entrave à la libre circulation des marchandises. Plusieurs délégués le prient d'inscrire ce document à l'ordre du jour de la prochaine session du Comité de réglementation pour les marchandises dangereuses de l'UE (Bruxelles, 12 décembre 2016).
8. Le représentant du CEFIC souligne les difficultés de mise en œuvre pratique de cette loi. Les termes commerciaux internationaux (Incoterms), qui régissent les droits des vendeurs et acheteurs dans le commerce international de marchandises, ne disent rien sur le transfert de propriété. Il pourrait arriver qu'au cours du transport, l'indication dans le document de transport valable au moment de la remise de la marchandise dangereuse au transport ne corresponde plus à la réalité parce que le vendeur a entre temps été payé.
9. Le représentant de l'Allemagne ajoute que dans le cas du renvoi de wagons-citernes vides non nettoyés, il est difficile de définir le propriétaire.
10. Plusieurs délégations critiquent le caractère disproportionné de cette loi qui entend combattre le marché noir de quelques numéros ONU (combustibles liquides), mais englobe toutes les marchandises dangereuses et tous les numéros ONU.
11. Les représentants de l'Autriche et de la Suisse constatent que cette disposition introduite dans la loi polonaise sur les marchandises dangereuses ne relève pas du droit des marchandises dangereuses. Cela concorde avec les explications du gouvernement polonais selon lesquelles les infractions à cette disposition ne peuvent être punies au titre du droit relatif aux marchandises dangereuses. Par conséquent, le groupe de travail permanent n'est pas apte à interpréter des prescriptions non relatives aux marchandises dangereuses.
12. Plusieurs délégations sont d'avis que l'article 3 de l'appendice C et l'article 1<sup>er</sup>, § 5, de la directive 2008/68/CE accordent fondamentalement aux États membres le droit de promulguer des lois pour d'autres motifs que la sécurité, mais signalent toutefois qu'une telle mesure engendrerait les difficultés pratiques mentionnées et ferait obstacle à la libre circulation des marchandises.
13. Le Secrétariat de l'OTIF fait en outre remarquer qu'en vertu de l'article 31, § 1, de la Convention de Vienne sur le droit des traités, tout traité doit être interprété de bonne foi à la lumière de son objet et de son but. Le but des prescriptions techniques du RID est d'éviter le plus possible tout dommage corporel, matériel et à l'environnement. La visée principale du document de transport est par conséquent de fournir les informations essentielles sur les dangers découlant des marchandises dangereuses transportées. Si les motifs d'une loi nationale au sens de l'article 3 de l'appendice C ne concernent pas la sécurité, la loi doit tout du moins avoir trait aux risques découlant des marchandises dangereuses. Or, on peut s'interroger sur le lien entre l'endiguement du marché noir de carburants et le danger découlant de cette marchandise dangereuse.
14. La représentante de la Pologne remercie l'assemblée pour ces commentaires et assure que toutes les questions et remarques seront analysées.

Obligations des exploitants de terminaux de marchandises comme intervenants dans le transport de marchandises dangereuses

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2016/10 (Espagne)

15. Le représentant de l'Espagne s'interroge dans son document 2016/10 sur les obligations incombant selon le RID aux exploitants de terminaux de marchandises **lorsqu'ils font circuler des wagons au sein même d'un terminal ou d'un terminal vers d'autres installations de service comme des ports, des usines et des voies privées.**
- 15 bis** Le représentant de l'UIC souligne que selon la définition de « transport », le RID s'applique dès le début du transport et que le 1.4.2.2.1 ne précise pas à quel endroit de l'infrastructure ferroviaire doit avoir lieu le contrôle précédant le départ du train.
16. La Présidente explique qu'en vertu de son article 1<sup>er</sup>, § 1, lettre d), la directive 2008/68/CE ne s'applique pas aux transports entièrement effectués à l'intérieur d'un périmètre fermé, de sorte que seule l'interface entre le réseau de transport public et le terminal doit être considéré.
17. Le représentant de l'Allemagne explique que trois domaines juridiques sont concernés, à savoir le droit relatif aux marchandises dangereuses, le droit ferroviaire général et le droit environnemental (directive Seveso 2012/18/UE) dont l'application est prévue par la directive 2008/68/CE en cas de non-application du droit relatif aux marchandises dangereuses. Celui-ci s'applique lorsqu'il s'agit d'un terminal accessible au public, auquel cas les dispositions contractuelles de l'exploitant du terminal doivent définir qui est considéré comme le transporteur et qui doit en remplir les obligations.
18. Le représentant de l'ERA souligne qu'il est difficile de donner une interprétation générale car cela dépend de si le terminal a été exclu **du champ d'application de la directive 2004/49/CE sur la sécurité au moment de sa transposition dans le droit national par l'État concerné.**
- 18 bis** Le représentant du Royaume-Uni souligne que selon le 1.2.1, le 1.4.1 et le 1.4.2.2.5 du RID, ce n'est pas seulement les exploitants de terminaux ferroviaires qui devraient être pris en compte dans la définition de transporteur. L'autorité compétente est néanmoins en mesure de veiller à ce que les obligations particulières des intervenants soient clairement exposées.
- 18 ter** Le représentant des Pays-Bas est d'avis que les obligations du transporteur et des autres intervenants sont clairement décrites dans le chapitre 1.4 du RID. Le RID ne s'applique pas dans les seuls cas où le transport se déroule à l'intérieur d'un périmètre fermé et que ni le lieu de départ ni le lieu de destination ne se trouvent à l'extérieur du terminal.
- 18 quater** Le représentant de l'Espagne remercie les participants pour leurs contributions aux discussions et rappelle que plusieurs délégations ont indiqué que les définitions de « transporteur » et de « entreprise ferroviaire » n'étaient pas équivalentes et que les différences devaient entrer en ligne de compte dans la résolution du problème présenté par l'Espagne.

Entrée en vigueur de la nouvelle directive sur la sécurité ferroviaire (directive 2016/798/UE)

*Document informel :* INF.9 (UIC)

19. Le groupe de travail permanent prend note du document informel INF.9 de l'UIC l'informant d'un document qui sera présenté à la prochaine réunion du Comité de réglementation pour les marchandises dangereuses de l'UE (Bruxelles, 12 décembre 2016). Les répercussions de la nouvelle directive sur la sécurité ferroviaire (2016/798/UE) sur les obligations des transporteurs, des gestionnaires d'infrastructure et des autres intervenants au sens du chapitre 1.4 du RID y sont examinées.

20. Le représentant de l'ERA explique que ces questions sont en partie abordées dans le document INF.13. La directive sur la sécurité ne définissant pas de nouvelles exigences, aucune modification **en conséquence** du RID n'est selon lui nécessaire.

#### **Point 4 : Propositions de modifications au RID**

##### **A. Questions en suspens**

###### Projet de rectificatif aux textes de notification OTIF/RID/NOT/2017 et à l'édition 2017 imprimée du RID

*Document informel* : INF.4 (Secrétariat)

21. Le groupe de travail permanent approuve les corrections aux textes de notification OTIF/RID/NOT/2017 et à l'édition 2017 imprimée du RID présentées dans le document informel INF.4, avec une correction supplémentaire à la version française du 6.8.2.4.3.<sup>1</sup>

Textes adoptés par la 101<sup>e</sup> session du WP.15 (Genève, 8-10 novembre 2016)

*Document informel* : INF.6 (Secrétariat)

22. Le groupe de travail permanent prend note du document INF.6 qui présente les conclusions les plus importantes de la dernière réunion du WP.15.
23. En complément aux paragraphes 18 à 20 du document (Présentation du projet EuroMed), le Secrétariat indique que le Secrétariat de l'OTIF contribue à un projet EuroMed parallèle pour le trafic ferroviaire et a participé dans ce cadre à des manifestations en Égypte, Israël et Tunisie afin d'y présenter entre autres le RID et le travail du groupe de travail permanent.

###### Groupe de travail informel sur les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés

*Document informel* : INF.8 (Italie)

24. Le groupe de travail permanent prend note du document informel INF.8 qui rend compte des conclusions de la réunion des 27 et 28 octobre 2016 à Milan du groupe de travail informel sur les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés. Le représentant de l'Italie prie les délégués de transmettre leurs commentaires et propositions éventuels avant la fin février 2017. Il se dit prêt à convoquer une dernière session au printemps 2017, qui pourra mettre un point final à la proposition définitive au groupe de travail permanent.

##### **B. Nouvelles propositions**

###### Mention du numéro d'identification du danger dans le document de transport

*Document* : OTIF/RID/CE/GTP/2016/6 (Suisse)

25. Se référant à son document, le représentant de la Suisse explique que selon sa définition au 1.2.1, le numéro ONU correspond uniquement au numéro à quatre chiffres, sans les lettres

---

<sup>1</sup> Remarque du Secrétariat : Les versions définitives de ces deux rectificatifs ont été transmises aux États membres avec la circulaire RID-16008-CE54 du 30 novembre 2016 sur l'entrée en vigueur des modifications 2017 du RID.

« UN ». Cela peut donner lieu à des malentendus au moment d'indiquer le numéro d'identification du danger dans le document de transport conformément au 5.4.1.1.1 j). Dans son document, la Suisse propose de remplacer « le numéro ONU » par « les lettres "UN" » au 5.4.1.1.1 j).

26. La représentante de la Pologne signale que la même formulation est utilisée au 1.1.4.4.5, qui devrait donc subir la même modification.
27. Le groupe de travail permanent approuve la modification proposée par la Suisse pour le 1.1.4.4.5 et le 5.4.1.1.1 j), complétée d'une précision demandée oralement par les Pays-Bas [voir annexe I]. Par ailleurs, une correction de la version anglaise proposée par le Royaume-Uni pour la deuxième phrase du paragraphe 5.4.1.1.1 j) est également adoptée [voir annexe I].

#### Formulation plus précise du 5.4.1.1.1 j) du RID

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2016/7 (République tchèque)

28. Dans son document, la République tchèque propose de compléter le 5.4.1.1.1 j) en ce sens que le numéro d'identification du danger ne devrait pas apparaître dans le document de transport lorsque le wagon n'est pas muni de panneaux orange.
29. Plusieurs délégations rejettent l'ajout proposé, arguant que le numéro d'identification du danger peut fournir des informations supplémentaires utiles même lorsque les panneaux orange ne sont ni prescrits ni apposés. C'est par exemple le cas pour les transports de conteneurs, conteneurs-citernes, citernes mobiles, CGEM et wagons marqués conformément au Code IMDG.
30. La Présidente propose de remplacer dans l'ajout proposé « n'est pas » par « ne doit pas nécessairement ». Avec cette modification, la mention du numéro d'identification du danger ne serait ni obligatoire, ni interdite.
31. Si la proposition de la République tchèque ne se réfère qu'à la deuxième phrase du 5.4.1.1.1 j), le représentant du Royaume-Uni suggère à des fins de clarification de diviser ce paragraphe en deux sous-paragraphes et d'ajouter le texte proposé par la République tchèque au deuxième sous-paragraphe uniquement.
32. La Présidente invite la République tchèque à soumettre à la prochaine session du groupe de travail permanent une proposition révisée. Les participants sont priés de communiquer leurs commentaires au représentant de la République tchèque.

#### Introduction de l'azote comprimé (numéro ONU 1066) comme agent de protection au 5.5.3

*Document informel :* INF.2 (Russie)

33. Dans son document informel, la Russie propose d'étendre le champ d'application du 5.5.3 aux matières présentant un risque d'asphyxie et utilisées comme agents de protection, à l'exemple du numéro ONU 1066 Azote comprimé.
34. La majorité des délégations ne voient pas la nécessité de mentionner explicitement les matières utilisées à des fins de protection puisque ce type d'utilisation peut être classé sous l'utilisation à des fins de conditionnement.
35. Le représentant du Royaume-Uni signale que le numéro ONU 1066 Azote comprimé n'apparaît pas dans le titre du 5.5.3. Il souhaiterait par ailleurs davantage d'informations sur la dangerosité des quantités d'azote comprimé généralement utilisées dans la pratique à des fins de protection.

36. La Présidente indique que toute modification du 5.5.3 devrait d'abord être décidée au sein de l'ONU et prie donc la Russie de soumettre au Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU une nouvelle proposition tenant compte des commentaires livrés.

Harmonisation de l'abréviation pour les grands récipients pour vrac dans le texte russe des prescriptions internationales relatives aux marchandises dangereuses

*Document informel* : INF.3 (Russie)

37. Le groupe de travail permanent prend note de la proposition de la Russie visant à harmoniser l'abréviation pour les grands récipients pour vrac dans le texte russe du RID/ADR/ADN et du Règlement type de l'ONU avec celle de l'annexe 2 au SMGS et de la version anglaise et prie la Russie de présenter cette proposition au Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU.

**Point 5 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS**

Décisions de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD

*Document* : OTIF/RID/CE/GTP/2016/11 (Lettonie)

38. Avec son document, le représentant de la Lettonie informe le groupe de travail permanent des décisions de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD dans le domaine des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses, prises à la session des 6 et 7 octobre 2016 à Varsovie. La Russie a renouvelée à cette session de la Commission de l'OSJD la réserve contre l'emploi de références aux directives de l'UE et aux normes EN dans le texte de l'annexe 2 au SMGS, qu'elle avait formulé à la réunion passée du groupe d'experts. Puisqu'elles formaient un tout, les modifications proposées pour l'annexe 2 au SMGS ont été conjointement soumises au vote. Seule la Russie a voté contre, mais dans la mesure où les organes de l'OSJD suivent le principe de l'unanimité, l'ensemble des modifications 2017 à l'annexe 2 au SMGS a été rejeté.
39. Le Secrétariat déclare qu'à la réunion annuelle de l'OSJD et de l'OTIF le 21 octobre 2016 à Varsovie, le Secrétariat de l'OTIF a attiré l'attention sur les conséquences négatives de la non-adoption des modifications 2017 à l'annexe 2 au SMGS. Il a notamment souligné que des difficultés apparaîtraient en raison de l'introduction de nouveaux numéros ONU pour les moteurs, qui devraient être transportés en tant que marchandises dangereuses dans l'espace RID à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2017. Toutes les marques pour les marchandises dangereuses devraient donc par exemple être retirées au moment du passage du champ d'application géographique du RID à celui de l'annexe 2 au SMGS. De plus, seuls les transports ferroviaires seraient concernés, mais pas les transports routiers puisque la Russie n'a pas soulevé de réserves contre les modifications 2017 à l'ADR. Cette différence entre les prescriptions pour le rail et la route créerait donc des difficultés pour les transports multimodaux.
40. Proposée pendant la réunion entre l'OSJD et l'OTIF, une solution possible pour remédier à cette situation fâcheuse serait de remplacer la session du groupe de travail temporaire de l'OSJD sur l'annexe 2 au SMGS de février 2017 par une réunion du groupe d'experts sur l'annexe 2 au SMGS, suivie d'une session de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD. La Commission de l'OSJD pourrait y revoir sa décision sur l'adoption des modifications 2017 à l'annexe 2 au SMGS, afin de garantir que les modifications entrent bien en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2017. C'est à la Conférence des représentants plénipotentiaires des membres de l'OSJD, qui se réunira à Varsovie du 6 au 9 décembre 2016, qu'il appartiendra



de décider de l'organisation d'une session de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD en février 2017.

41. Afin de prévenir les difficultés menaçant les transports entre les deux espaces juridiques et les transports multimodaux dans les États de l'OSJD, le représentant de la Lettonie prie les représentants des États également membres de l'OSJD d'appuyer la procédure proposée lors de la session de décembre de la Conférence des représentants plénipotentiaires des membres de l'OSJD.

#### Références à des normes EN dans l'annexe 2 au SMGS

*Document informel* : INF.10 (Russie)

42. Le représentant de la Russie explique que quelques États seulement de l'OSJD sont impliqués dans la mise au point des normes EN et des directives de l'UE. C'est l'une des raisons pour lesquelles la Russie préférerait que l'annexe 2 au SMGS renvoie non à des documents régionaux (normes EN, directives de l'UE) mais aux normes ISO applicables dans le monde entier.
43. Le représentant russe souligne en particulier que **les normes EN couvrent certes d'importants aspects du transport de gaz, mais que l'on ne peut supposer qu'elles les répertorient tous. La question se pose surtout de savoir comment elles peuvent être intégrées dans le transport de marchandises dangereuses à l'échelle mondiale.**
44. Pour le reste, la Russie se déclare disposée à appuyer l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2017 des modifications 2017 à l'annexe 2 au SMGS, après quelques modifications en partie rédactionnelles dans les renvois aux normes.
45. La Présidente souligne que pour les experts du RID et de l'ADR, c'est la teneur technique et non l'origine des normes qui importe. Elle invite en outre la Russie à proposer à la Réunion commune RID/ADR/ADN des normes mieux adaptées pour les bouteilles pour gaz liquéfiés. Elle remercie la Russie de sa disposition à dénouer la situation et espère, au nom du groupe de travail, qu'une solution sera rapidement trouvée pour préserver à l'avenir l'harmonisation des deux règlements.

#### **Point 6 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)**

##### Champ d'application du certificat ECE

46. La Présidente renvoie au paragraphe 33 du rapport de la 6<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent (document OTIF/RID/CE/GTP/2016-A) dans lequel les délégations étaient priées de voir avec leurs organismes de certification nationaux si la distinction entre les champs d'application « wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses » et « autres wagons spécialisés pour les marchandises dangereuses » devait être maintenue dans les certificats ECE.
47. Trois délégations se prononcent sur cette question : deux considèrent que la distinction n'a pas d'utilité, tandis que la troisième la juge pertinente à des fins statistiques.
48. Le représentant de l'ERA rappelle que le certificat ECE est un élément du règlement sur les ECE qui est en cours de révision. Étant donné que la question de la nécessité de cette distinction relève de la **coordination entre droit relatif aux marchandises dangereuses et droit ferroviaire général**, il prie les participants de transmettre leurs avis si possible motivés au

Secrétariat avant la fin janvier 2017. Il importe également d'apprécier si des exigences différentes sont imposées aux ECE en fonction des types de wagon.

Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)

*Document informel* : INF.12 (ERA)

49. Le groupe de travail permanent prend note des informations fournies dans le document informel INF.12 de l'ERA.
50. **Le représentant de l'Autriche s'étonne des nouvelles déclarations obligatoires en matière de sécurité (voir paragraphes 15 à 28 du document informel INF.12), qui contournent intentionnellement les autorités et représentent une sorte de surveillance du marché par ses seuls acteurs. Il n'a pas connaissance de tels modèles dans d'autres modes de transport, notamment aérien, et demande donc au représentant de l'ERA s'il en existe des versions déjà exploitées. Ce dernier explique que des discussions à ce sujet ont été menées avec les sociétés de chemins de fer dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire de l'Union européenne et que les expériences d'autres agences de l'Union européenne, comme l'EASA, ont ici été prises en compte.**
51. Le représentant de l'ERA ajoute que contrairement à ce qui est écrit au paragraphe 24 du document informel INF.12, les États membres peuvent encore soumettre des commentaires. Il souligne **à quel point** il est important que les membres du groupe de travail permanent **puissent si nécessaire prendre part aux consultations de l'ERA.**
52. La Présidente rappelle que les participants du groupe de travail permanent peuvent s'adresser au représentant de l'ERA pour obtenir l'accès à l'extranet de l'ERA.

Lignes directrices pour l'utilisation des détecteurs de déraillement

*Documents informels* : INF.11 (ERA)  
INF.7 (Italie)

53. Le représentant de l'ERA présente son document informel INF.11 et annonce que les lignes directrices élaborées sont parfaitement conformes aux décisions du groupe de travail « Détection de déraillements ». **À la demande de la Présidente, il confirme que ce document n'est pas une proposition de l'ERA mais est présenté à titre informatif, dans la mesure où il ne fait que reprendre de manière simple la législation applicable de l'Union européenne.** Il signale également qu'il n'était pas exigé dans le rapport du groupe de travail « Détection de déraillements » que ces lignes directrices soient mises au point conjointement avec les États membres.
54. Plusieurs délégations déplorent qu'il leur ait été impossible d'examiner le document qui n'a été mis à leur disposition qu'une semaine avant la session. En conséquence, le représentant de l'Allemagne formule une réserve officielle.
55. **Le représentant de l'Italie est d'avis que les lignes directrices proposées ne correspondent pas aux décisions du groupe de travail « Détection de déraillements » car elles ne constituent pas un document adapté à l'évaluation de ces dispositifs. Il désapprouve le document présenté par l'ERA et déclare qu'il soumettra dans quelques semaines une proposition détaillée pour son amélioration, en se réservant le droit d'adresser cette question à la Commission européenne. Le représentant des Pays-Bas pense que les lignes directrices ne concordent pas totalement avec les conclusions du groupe de travail « Détection de déraillements ». Le représentant de la Suisse a le sentiment que seuls les risques y sont représentés, ce qui pourrait faire renoncer à l'utilisation de détecteurs de déraillement. Il rappelle qu'il n'y a pour l'heure jamais eu d'incident où le déclenchement intempestif d'un détecteur de déraillement aurait causé un événement dangereux. Il**

demande comment les utilisateurs de détecteurs de déraillement pourraient procéder à une appréciation du risque alors que pendant les années de discussion sur la détection de déraillement, il n'a jamais été possible de quantifier ce risque.

56. Le représentant de l'UIC est d'avis que le terme « utilisateur » employé dans le document devrait être précisé : celui qui prend la décision d'équiper un wagon de détecteurs de déraillement pourrait par exemple ne pas être considéré comme utilisateur, tout comme les expéditeurs de marchandises dangereuses exigeant dans leurs ordres de transport que des détecteurs de déraillement soient utilisés.
57. Le représentant de l'ERA rappelle l'urgence, reconnue par le groupe de travail « Détection de déraillements » lui-même, que revêtent ces lignes directrices dans la mesure où une STI ne peut être publiée rapidement. Il concède que le document pourrait être perfectionné, en particulier pour vérifier l'applicabilité de ces lignes directrices dans les États non membres de l'Union européenne, et prie les participants de lui communiquer les améliorations concrètes qu'ils souhaitent voir apportées<sup>2</sup>. Les utilisateurs potentiels de détecteurs de déraillement devraient être informés de ces lignes directrices.

#### Réponses aux questions soulevées par la Belgique

*Document informel* : INF.13 (ERA)

58. Avec son document informel INF.13, l'ERA prend position sur différentes questions posées par la Belgique, dans le cadre des informations régulièrement communiquées par l'ERA, au sujet des suites des STI pour le transport des marchandises dangereuses.
59. Le représentant de l'ERA prie les participants de veiller à une meilleure coordination nationale afin que les éléments relatifs aux marchandises dangereuses entrent également en ligne de compte dans la mise au point des STI. Les questions portant exclusivement sur le transport de marchandises dangereuses ne devraient plus discutées par le groupe de travail sur les STI sans coordination préalable avec le groupe de travail permanent. Cette coordination est notamment le but des discussions en cours au sein du groupe de travail RID-ATMF.

#### **Point 7 : Divers**

##### Déraillement d'un train de marchandises à Daillens, en Suisse, le 25 avril 2015

*Document* : OTIF/RID/CE/GTP/2016/8 (Suisse)

60. Le représentant de la Suisse informe le groupe de travail permanent des conclusions du rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire de Daillens. Le 25 avril 2015, un train de marchandises chargé de marchandises dangereuses a déraillé. Quatre wagons se sont renversés et ont été endommagés, laissant échapper des matières dangereuses (acide sulfurique et soude caustique). La cause directe du déraillement a été la perte d'une boîte d'essieu sur l'un des wagons qui se sont ensuite renversés.
61. Dans son rapport d'enquête, le Service suisse d'enquête de sécurité a formulé plusieurs recommandations de sécurité. Le groupe de travail convient qu'en raison de la cause de l'accident et de la nature des recommandations de sécurité, les organes compétents pour la technique ferroviaire devraient examiner le rapport.

---

<sup>2</sup> *Remarque du Secrétariat* : L'ERA a transmis ces lignes directrices pour consultation aux autorités de sécurité et groupes d'intérêt nationaux le 13 décembre 2016. Le délai de réponse court jusqu'au 6 février 2017.

62. À la demande de la Suisse, le groupe de travail permanent se penche sur l'une des recommandations découlant du rapport selon laquelle le gestionnaire d'infrastructure devrait avoir la responsabilité d'évaluer sur son réseau la présence en bord de voie d'éléments saillants (dans ce cas de rails-repères) pouvant endommager les citernes en cas d'accident et de les éliminer.
63. Le groupe de travail permanent se prononce contre un ajout dans les obligations listées au 1.4.3.6 du RID et doute de la compétence du groupe de travail permanent pour cette question.
64. Plusieurs délégations demandent quelle serait l'instance compétente et le représentant de l'ERA répond que la législation européenne prévoit qu'en cas de problèmes liés à l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure doit procéder à une analyse des risques. Lui seul peut ensuite décider des mesures éventuellement nécessaires sur la base des conclusions de cette analyse.
65. La Présidente propose que les autorités nationales attirent l'attention des gestionnaires d'infrastructure sur les problèmes identifiés par la Suisse avec les éléments saillants. Elle souligne par ailleurs que le rapport d'enquête devrait également servir à sensibiliser les intervenants sur la bonne utilisation des wagons-citernes d'urgence en situation d'urgence.

Accident ferroviaire à Tilbourg, aux Pays-Bas, le 6 mars 2015

*Document informel* : INF. 5 (Pays-Bas)

66. Le représentant des Pays-Bas informe le groupe de travail de l'accident ferroviaire survenu à Tilbourg le 6 mars 2015 et des recommandations de sécurité de l'autorité de sécurité néerlandaise résultant de l'enquête sur l'accident.
67. Lors de cet accident, un train de voyageurs a grillé un signal d'arrêt et a embouti le dernier wagon-citerne chargé de marchandises dangereuses d'un train de marchandises en stationnement. Ce wagon-citerne n'était pas équipé de dispositifs anti-chevauchement des tampons ou visant à limiter les dommages en cas de chevauchement.
68. Les recommandations de l'autorité de sécurité néerlandaise portent entre autres sur l'extension du champ d'application de la disposition spéciale TE 25 à tous les wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses et sur une exigence pour que le dernier wagon d'un train de marchandises ne puisse contenir de marchandises dangereuses.
69. Les représentants de l'Autriche et de la France indiquent que l'enquête sur l'accident souligne une série d'irrégularités et de lacunes de sécurité qui étaient la cause de l'accident. De ce fait, ils sont d'avis que l'on devrait davantage se concentrer sur des mesures de prévention des accidents que sur la limitation de leurs conséquences. Par ailleurs, ils ne sont du reste pas convaincus de l'efficacité des mesures présentées.
70. Le représentant du Royaume-Uni attire l'attention sur les répercussions négatives des mesures proposées. La mesure anti-chevauchement des tampons aurait inévitablement pour conséquence soit des quantités plus faibles de marchandises dangereuses transportées par wagon, soit des trains plus longs. Les coûts et le désavantage économique du rail sur la route s'en trouveraient alors accrus. La mise en œuvre de la mesure proposée sur la composition des trains impliquerait une multiplication des manœuvres et par suite un accroissement des risques potentiels.
71. La Présidente rappelle qu'en sa deuxième session (Copenhague, 18-22 novembre 2013), le groupe de travail permanent s'était déjà penché, comme suite à l'accident du 11 mai 2012 à Godinne en Belgique, sur les risques liés à la composition des trains (voir rapport

OTIF/RID/CE/GTP/2013-A, paragraphes 108 et 109). Dans le rapport d'enquête sur l'accident, le gestionnaire d'infrastructure belge avait étudié les statistiques disponibles et estimé que des mesures sur la composition du train ne seraient pas adéquates.

72. Dans le cadre du suivi des mesures recommandées par son autorité de sécurité, la délégation néerlandaise est priée de considérer leur rentabilité, les risques supplémentaires et les discussions déjà menées à ce sujet par la Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent.

Mesures de réduction des risques pour les importations de chlore en Suisse

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2016/12 (Suisse)

73. Avec son document, le représentant de la Suisse informe le groupe de travail permanent des mesures prises pour les importations de chlore en Suisse dans le cadre de la Déclaration conjointe II, élaborée et signée par les représentants de l'industrie chimique et des chargeurs, les Chemins de fer fédéraux suisses, l'Office fédéral des transports et l'Office fédéral de l'environnement.

**73 bis Le représentant du CEFIC explique qu'en raison des faibles quantités requises, la production locale de chlore ne serait pas rentable.**

74. Plusieurs délégations s'interrogent sur la compatibilité internationale de ces mesures, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité. Le représentant de la Suisse assure aux participants **qu'en raison de l'évaluation actuelle des risques**, les transports transitant par la Suisse ne sont pas concernés par ces mesures, qui ne sont de plus obligatoires que pour les signataires de la Déclaration conjointe II.
75. À la question de savoir si l'application de la première mesure, c'est-à-dire l'approvisionnement en chlore non plus en France mais en Italie, ne revient pas simplement à déplacer le risque, le représentant de la Suisse répond que le risque s'en trouve en fait réduit car les trajets sont plus courts et évitent les agglomérations.
76. Le représentant de l'ERA objecte que les réductions de coûts pour l'industrie chimique, économiquement forte, **ne devraient pas être à la charge du rail**, économiquement faible, ce qu'admet le représentant de la Suisse, qui fait néanmoins remarquer que les mesures convenues entraînent une augmentation des coûts de transport à la charge de l'industrie chimique.
77. Le représentant de l'UIC souligne qu'en fonction du lieu de composition du train, le transport exclusif de chlore en trains complets pourrait également revenir à transférer le risque.
78. Le représentant de l'ERA signale qu'à l'avenir, la Suisse devrait appliquer pour les transports de chlore **la méthode d'appréciation des risques harmonisée qui est en train d'être mise au point dans le cadre des ateliers de l'ERA sur la gestion des risques dans le transport intérieur de marchandises dangereuses**. De plus, il faudrait éviter le plus possible les accords nationaux non harmonisés à l'international afin de ne pas compromettre l'interopérabilité du trafic ferroviaire européen.
79. La Suisse se propose de soumettre au groupe de travail permanent des propositions en conséquence si la nécessité des mesures devait être globalement reconnue pour les transports internationaux de chlore.

### **Information du Secrétariat – Refonte du site Internet de l'OTIF**

80. Le Secrétariat informe le groupe de travail permanent de la refonte du site Internet de l'OTIF. Le nouveau site, dont le lancement est prévu pour le 1<sup>er</sup> décembre 2016, offrira un design repensé et de nouvelles fonctionnalités. Il sera ainsi possible d'afficher les derniers documents mis en ligne. Le Secrétariat propose donc de ne plus envoyer les documents de session par courriel aux délégués, mais seulement l'invitation.
81. Le groupe de travail permanent salue la refonte du site Internet de l'OTIF et n'a pas d'objections à ce que les documents ne soient plus envoyés par courriel, mais demande un délai de transition d'un mois.

### **Départs**

82. Monsieur Stanislav Hájek (République tchèque) a commencé sa carrière au sein des Chemins de fer nationaux tchécoslovaques, où il a travaillé dans presque tous les domaines. Il mettra fin à sa carrière professionnelle pour les Chemins de fer tchèques au premier semestre 2017.
83. Monsieur Steen Riis Thomsen (Danemark) a commencé sa carrière comme conducteur de locomotive pour les Chemins de fer nationaux danois avant que ne lui soit confiée la charge de la version danoise du RID. Cette réunion du groupe de travail permanent met fin à sa carrière professionnelle.
84. Monsieur Bo Zetterström (Suède), chimiste de métier, travaille depuis 1994 dans le domaine du transport des marchandises dangereuses et représente la Suède à la Commission d'experts du RID depuis 2007. Il partira à la retraite au printemps 2017.
85. La Présidente remercie messieurs Stanislav Hájek, Steen Riis Thomsen et Bo Zetterström pour leurs années de participation active aux travaux de la Commission d'experts du RID et de son groupe de travail permanent. Elle souligne à cette occasion qu'ils avaient tous trois organisé des sessions de la Commission d'experts du RID dans leur pays, dont tous les participants gardent un bon souvenir. Elle leur souhaite, au nom du groupe de travail permanent, une longue et heureuse retraite.

### **Remerciements**

86. La Présidente présente ses remerciements à la délégation tchèque pour la très bonne organisation de la session et de la soirée commune.
87. La Présidente remercie le Secrétariat pour la bonne préparation des documents qui a grandement simplifié la conduite de la session. Elle remercie également les interprètes pour leur contribution au succès de la réunion, ainsi que l'assemblée pour sa participation active.
88. Au nom de toutes les délégations, le représentant de la Suisse remercie la Présidente pour sa bonne conduite des débats et la félicite de ses débuts à cette fonction.

### **Prochaine session**

89. La 8<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu la semaine du 20 au 24 novembre 2017 aux Pays-Bas.

---

**Textes adoptés par la 7<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID**

**PARTIE 1****Chapitre 1.1****1.1.4.4.5**      Modifier la fin comme suit :

« ..., le numéro d'identification du danger doit précéder les lettres « UN » suivies par le No ONU (voir 5.4.1.1.1 a)) dans le document de transport. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GT/2016/6 tel que modifié]

**PARTIE 5****Chapitre 5.4****5.4.1.1.1**      À l'alinéa j), modifier la fin comme suit :

« ..., le numéro d'identification du danger doit précéder les lettres « UN » suivies par le No ONU (voir alinéa a)). ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GT/2016/6 tel que modifié]

[L'amendement à la deuxième phrase de l'alinéa j) dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

---

**Liste des participants**  
**Teilnehmerliste**  
**List of participants**

**I. États parties au RID/RID-Vertragsstaaten/RID Contracting States**

**Allemagne/Deutschland/Germany**

M. Alfons **Hoffmann**  
M. Benjamin **Körner**  
M. Frank **JocheMme**

**Autriche/Österreich/Austria**

M. Othmar **Krammer**

**Belgique/Belgien/Belgium**

M<sup>me</sup> Caroline **Bailleux**

**Croatie/Kroatien/Croatia**

M. Branko **Mikulić**

**Danemark/Dänemark/Denmark**

M<sup>me</sup> Bolette **Daugaard**  
M. Steen Riis **ThoMmeen**

**Espagne/Espanien/Spain**

M. Luis **del Prado Arévalo**

**Finlande/Finnland/Finland**

M. Jouni **Karhunen**  
M<sup>me</sup> Pirjo **Ranta**

**France/Frankreich/France**

M. Michel **Korhel**



**Italie/Italien/Italy**

M. Benedetto **Legittimo**  
M. Rocco **Cammarata**  
M. Andrea Giuseppe **Ercole**

**Lettonie/Lettland/Latvia**

M<sup>me</sup> Marianna **Heislere**  
M. Dainis **Lacis**  
M. Valerijs **Stuppe**  
M. Vladimirs **Derevjanko**  
M<sup>me</sup> Lubova **Marigina**

**Lituanie/Litauen/Lithuania**

M<sup>me</sup> Liubove Meile **Vanceviciene**  
M<sup>me</sup> Vita **Soboliene**

**Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg**

M. Albrecht **Wustrau**

**Pays-Bas/Niederlande/Netherlands**

M<sup>me</sup> Sandra **Slikkerveer**  
M. Klaas **Tiemersma**  
M. Henk **Langenberg**

**Pologne/Polen/Poland**

M<sup>me</sup> Joanna **Dolińska**  
M. Henryk **Ognik**  
M. Szczepan **Budzyński**

**République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic**

M. Lubos **Knížek**  
M<sup>me</sup> Alena **Zátopková**  
M. Vladimír **Hájek**  
M. Jan **Hošek**  
M. Stanislav **Hájek**

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom**

M. Ian **Boddington**  
M. Arne **Bale**  
M. Darren **Freezor**

**Suède/Schweden/Sweden**

M<sup>me</sup> Katarina **Ström**

**Suisse/Schweiz/Switzerland**

M. Colin **Bonnet**

M. Hans **Vogt**

**Turquie/Türkei/Turkey**

M. Cemalettin **Dogmus**

M. Esat EM.e **Koç**

**Ukraine**

M. Vadim **Trepyton**

M<sup>me</sup> Liudmyla **Trygub**

M<sup>me</sup> Liudmyla **Bielova**

**II. États non parties au RID/Nicht-RID-Vertragsstaaten/Non-RID Contracting States**

**Russie/Russland/Russia**

M. Arshavir **Kirakosyan**

M. Vladimir **Maksimov**

M. Alexandr **Khristolyubov**

**III. Organisations internationales gouvernementales/  
Internationale Regierungsorganisationen/ International governmental organisations**

**Union européenne/Europäische Union/European Union**

M. Roberto **Ferravante**

**Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer / Eisenbahnagentur der  
Europäischen Union / European Union Agency for Railways (ERA)**

M. Emmanuel **Ruffin**

**Committee of the Organization for Cooperation of Railways (OSJD)**

M. Reza **Lotfi**

**IV. Organisations internationales non gouvernementales  
Internationale Nichtregierungsorganisationen  
International non-governmental organisations**

**CEFIC**

M. Torsten **Klein**  
M. Erwin **Sigrist**

**UIC**

M. Jean-Georges **Heintz**  
M. Ralf **Redeker**

**UIP**

M. Rainer **Kogelheide**  
M. Philippe **Laluc**

**UIRR**

M. Onorato **Zanini**  
M. Ullrich **Lück**

**V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat**

M. Jochen **Conrad**  
M<sup>me</sup> Katarina **Guricová**

**VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters**

M. Werner **Küpper**  
M<sup>me</sup> Joana **Meenken**  
M. David **Ashman**  
M<sup>me</sup> Irina **Peremota**  
M<sup>me</sup> Helena **Gizeleza**

---