



**OTIF/RID/CE/GTP/2017/6**

17 juillet 2017

Original : anglais

**RID : 8<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID**  
(Utrecht, 20-24 novembre 2017)

**Objet : Conclusions du Groupe de travail RID-ATMF**

#### Information du Secrétariat

*Au cours de ses quatre sessions (3 et 4 février 2016, 9 et 10 juin 2016, 18 et 19 octobre 2016 et 8 et 9 février 2017), le Groupe de travail RID-ATMF est parvenu aux conclusions exposées dans le présent document.*

### 1. SYNTHÈSE DES OBJECTIFS ET COMPÉTENCES

Le groupe de travail rappelle que :

**au niveau de la COTIF :**

RID	CTE
<p>Le RID fixe des dispositions pour la sécurité et l'efficacité du transport ferroviaire des marchandises dangereuses et veille à ce que les envois RID soient acceptés par les parties ferroviaires contractantes et dans les autres modes de transport harmonisés avec le RID. À cet effet, la Commission d'experts du RID adapte pour la région COTIF les dispositions harmonisées établies pour le trafic international par la réunion commune CEE-ONU - OTIF pour le rail, la route et la navigation intérieure dans l'aire de la CEE-ONU.</p> <p>La plupart des exigences structurelles pour les wagons-citernes concernent les citernes.</p>	<p>La législation ferroviaire générale, c'est-à-dire les ATMF et APTU de la COTIF, énonce des règles d'approbation et d'utilisation des véhicules ferroviaires en trafic international.</p> <p>Les dispositions techniques pour les véhicules ferroviaires et leur utilisation sont énoncées dans les PTU, lesquelles sont décidées par la Commission d'experts techniques (CTE).</p> <p>Ces dispositions doivent être cohérentes et pouvoir être évaluées. Dans la mesure du possible, elles n'imposent pas de solutions techniques exclusives, afin de permettre</p>

<p>Cependant, le RID impose une protection supplémentaire pour le véhicule qui vise à protéger la citerne et permet le transport en sécurité de certaines matières particulièrement dangereuses.</p>	<p>l'innovation.</p> <p>En pratique, la plupart des dispositions des PTU décidées par la CTE sont « transposées » des exigences définies pour les chemins de fer de l'UE dans les STI.</p>
<p>Dans le but d'atteindre les objectifs du RID, la Commission d'experts du RID doit être compétente pour décider d'imposer des mesures pour les véhicules transportant des chargements de marchandises dangereuses spécifiques, qui en accroissent la protection.</p>	<p>Dans le but d'atteindre les objectifs de la législation ferroviaire générale, la CTE est compétente pour décider de toutes les règles applicables à l'admission de véhicules au trafic international.</p> <p>Ces dispositions techniques ne couvrent pas la conception et l'admission des citernes.</p> <p>En pratique, afin d'éviter des discussions en parallèle, les dispositions techniques sont dans un premier temps conçues au sein de l'UE sous la forme de STI avant d'être transposées dans la COTIF sous forme de PTU.</p> <p>L'OTIF coopère avec la DG Mobilité et transports et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci après dénommée « l'Agence ») afin de s'assurer que les dispositions de l'UE pour les véhicules (dans les STI) se prêtent à une transposition dans les dispositions de la COTIF (dans les PTU). Cette étroite collaboration dès les prémices de la rédaction des textes juridiques au sein de l'UE permet d'éviter tout décalage entre les dispositions de l'UE et celles de la COTIF pour les véhicules. La CTE ne doit dès lors pas rediscuter des dispositions techniques détaillées.</p> <p>En pratique, la CTE a deux grands champs d'activité :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. la coordination entre d'une part les États de l'OTIF non membres de l'UE et d'autre part la DG Mobilité et transports et l'Agence, en vue de s'assurer que les dispositions de l'UE sont rédigées de telle sorte qu'elles peuvent être facilement transposées dans la COTIF ;</li> <li>2. la transposition des STI en PTU, si possible sans modifier les dispositions techniques.</li> </ol>
<p>Il est important que la Commission d'experts du RID et la CTE coopèrent pour que les objectifs des deux domaines juridiques restent remplis. À l'heure actuelle, il n'existe toutefois pas de mécanisme de coordination formel entre les deux commissions.</p>	

**au niveau de la législation de l'UE :**

Comité pour le transport intérieur de marchandises dangereuses de la Commission européenne (Comité TMD)	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)
<p>Le Comité TMD est le comité institué en vertu de l'article 9 de la directive 2008/68/CE (faisant suite aux anciennes directives 94/55/CE et 96/49/CE).</p> <p>Il contribue en particulier à la mise en œuvre de la législation applicable au transport de marchandises dangereuses pour les trois modes de transport terrestre au sein de l'UE, tant en trafic national que dans le trafic entre États membres de l'UE.</p> <p>Les dispositions sont mises au point conformément aux principes applicables à tout texte de loi de l'UE, comme le requiert le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).</p>	<p>Le RISC est le comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE.</p> <p>Il contribue en particulier à la mise en œuvre de la législation applicable aux chemins de fer de l'UE. Cela comprend par exemple la directive sur la sécurité ferroviaire, la directive sur l'interopérabilité et la directive sur les conducteurs de train ainsi que la législation dérivée y afférente (MSC, STI...). Ces textes législatifs sont applicables en trafic national et pour les transports entre les États membres de l'UE.</p> <p>Les dispositions sont mises au point conformément aux principes applicables à tout texte de loi de l'UE, comme le requiert le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).</p> <p>Les principes structurants sont ceux de la libre circulation des marchandises et de la nécessité d'une politique des transports de l'UE efficace. En sont en particulier dérivées les exigences essentielles pour la sécurité et l'interopérabilité au sein des directives.</p>
<p>Pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses de l'UE, les modifications au RID sont transposées conformément à la procédure décrite dans les articles 8 et 9, § 3, de la directive 2008/68/CE. Il s'agit d'une annexe (annexe RID) à la directive relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.</p> <p>Dans le but d'atteindre les objectifs concernant le TFUE, une procédure a été instaurée pour la vérification des modifications au RID, à l'ADR et à l'ADN avant la fin de la procédure de notification, ce qui permet aux États membres de l'UE d'avoir une influence sur les résultats. La procédure décrite au paragraphe précédent n'est ensuite possible que si les modifications sont confirmées par une décision du Conseil.</p>	<p>Afin d'atteindre ses objectifs, le RISC donne son avis sur des projets d'actes législatifs présentés par la Commission européenne. En vue d'apporter une aide technique à la Commission européenne, la majorité des textes soumis au RISC sont préparés au sein de groupes de travail organisés par l'Agence.</p> <p>Pour atteindre ses objectifs, le RISC doit veiller à ce que la législation générale de l'UE applicable aux chemins de fer ne soit pas uniquement applicable aux services de transport des voyageurs et de fret, mais aussi aux services de transport des marchandises dangereuses.</p>

Il est important que le Comité TMD et le RISC coopèrent pour que les objectifs des deux domaines juridiques restent remplis et que les législations pertinentes de l'UE et de la COTIF demeurent compatibles. Cette coordination est garantie par le fonctionnement interne des services de la Commission européenne et par le règlement intérieur applicable à tous ses comités.

Les activités de l'Agence sont définies dans le règlement (UE) n° 2016/796 et incluent l'assistance technique aux services de la Commission européenne.

En résumé, le Groupe de travail RID-ATMF constate que le processus général de coordination entre la législation pour les marchandises dangereuses et la législation ferroviaire générale est complexe et implique différentes entités.

Il reconnaît également qu'une meilleure coordination du processus d'élaboration des deux ensembles juridiques (législation pour les marchandises dangereuses et droit ferroviaire général) est nécessaire, en commençant par un certain nombre de sujets (voir la liste des points proposés aux annexes 1 et 2) plus ou moins prioritaires.

Le Groupe de travail convient que les aspects concernant les véhicules dans le RID et les STI et PTU doivent être discutés en priorité. Pour les exigences sur les véhicules, par exemple, le groupe était d'avis qu'un meilleur processus de coordination devrait permettre de conserver dans le RID ces exigences et leurs « objectifs de protection », soit telles quelles, soit en les déplaçant dans une partie distincte, tandis que les spécifications techniques devraient être formulées dans les STI et PTU. Dans ce cadre, le Groupe estime également que lors de la mise en œuvre d'un processus de coordination amélioré, les prescriptions techniques existant déjà dans le RID ne devraient pas en être retirées jusqu'à ce qu'elles paraissent dans les STI et PTU. Des références croisées devraient en garantir la cohérence et éliminer les possibles disparités en termes de champ d'application. Les exigences techniques devraient être formulées de telle façon que la conformité à celles-ci puisse être contrôlée par les organismes notifiés et organismes d'évaluation.

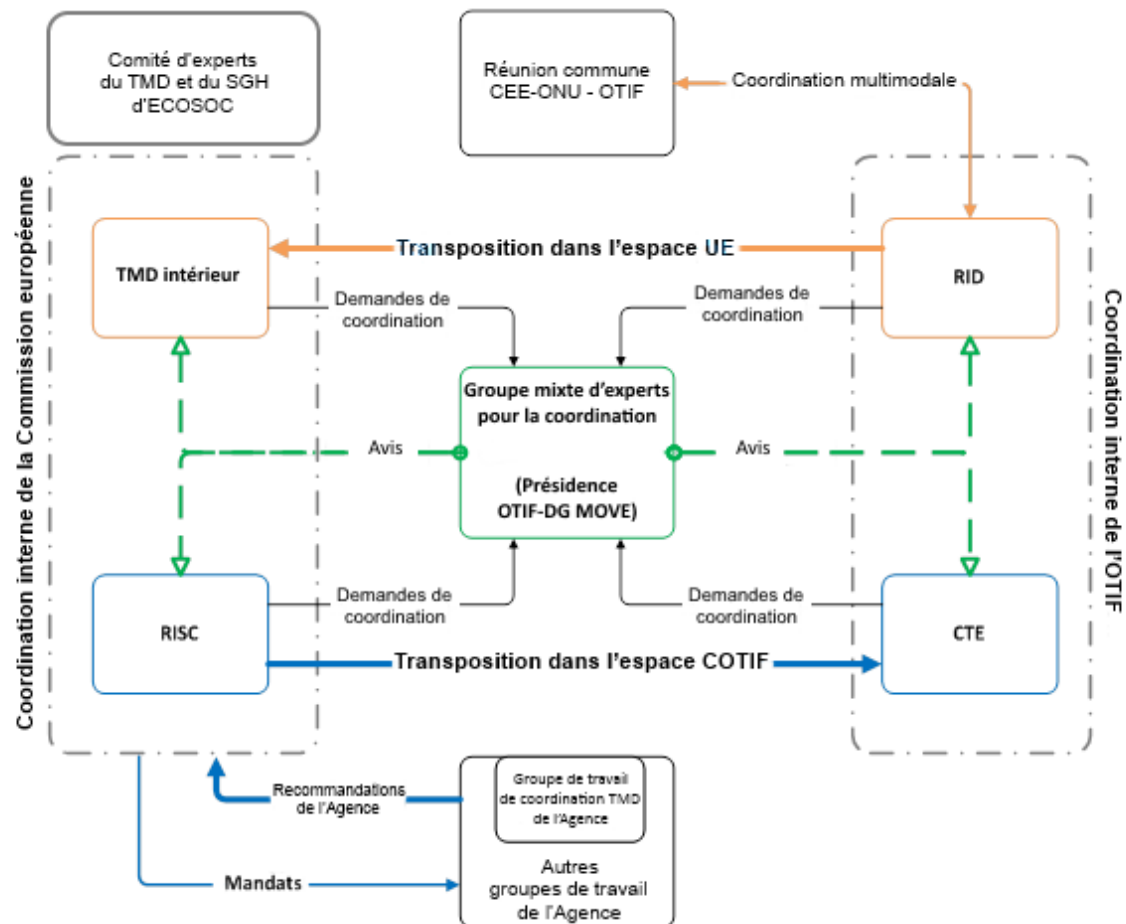
Le Groupe de travail RID-ATMF est parvenu à la conclusion qu'un groupe d'experts réunissant des spécialistes du RID et de la législation ferroviaire générale faciliterait le processus de coordination. Aux fins de la mise en œuvre des procédures décrites dans le présent rapport, il recommande donc l'institution d'un « groupe mixte d'experts pour la coordination ».

## 2. UNE PROCEDURE AMELIORANT LA COORDINATION

Le diagramme ci-dessous représente la procédure de coordination générale eu égard aux conclusions générales de l'analyse du Groupe de travail RID-ATMF.

En sus des idées pour la coordination présentées dans la première partie, le Groupe de travail RID-ATMF considère également que dans la mesure du possible, il faudrait que toute procédure supplémentaire pour la coordination entre la Commission d'experts du RID, la CTE ainsi que le comité TMD et le RISC de la Commission européenne (ci-après dénommés « les Comités ») n'ait aucune incidence sur la procédure existante de prise de décision de chacun des Comités. Cela vaut également pour l'Agence, dont les activités sont régies par le règlement (UE) n° 2016/796. Le présent document ne traite donc pas d'adaptations éventuelles de son organisation interne.

Toutefois, pour être applicable, la procédure de coordination améliorée devrait être formellement instaurée par les Comités et par l'Agence, par exemple dans leur règlement intérieur.



### Procédure proposée, avec institution du Groupe mixte d'experts pour la coordination

Le Groupe de travail RID-ATMF a reconnu que la coordination sur les questions liées aux véhicules (par exemple celles listées à l'annexe 1) devrait être améliorée rapidement, mais pour une véritable amélioration, il faudra également tenir compte d'autres sujets (par exemple ceux répertoriés à l'annexe 2).

Les questions soulevées à l'avenir par les demandes de coordination des Comités seront traitées de façon similaire.

Un exemple détaillé de mise en œuvre de la procédure générale pour des questions liées aux véhicules est donné dans la partie 4.1.

### 3. GROUPE MIXTE D'EXPERTS POUR LA COORDINATION

Le Groupe de travail RID-ATMF estime que tant les experts des marchandises dangereuses que les experts ferroviaires devraient être représentés au sein du Groupe mixte d'experts pour la coordination, tout comme des organisations représentatives des secteurs industriels concernés. Les experts devraient également venir d'États membres et d'États non membres de l'UE.

Pour une gestion efficace des ressources en matière de coordination, le nombre de représentants devrait également être limité et équitablement réparti entre experts du transport des marchandises dangereuses et experts ferroviaires. Il importe également que les experts participant aux réunions du Groupe mixte apportent l'expertise nécessaire au traitement des points à l'ordre du jour (représentation ad hoc).

Enfin, dans la mesure où un point donné peut se rapporter à plus d'une STI/PTU, l'OTIF et l'Agence devraient être représentées au sein des réunions du Groupe mixte par un expert des marchandises dangereuses et un expert par STI/PTU concernée par l'ordre du jour.

En conséquence, la composition suivante est proposée.

### **3.1 MEMBRES ET PRESIDENCE**

Les participants à une réunion du Groupe mixte sont nommés par l'organisation qu'ils représentent afin d'apporter l'expertise requise eu égard à l'ordre du jour provisoire de la réunion.

Les réunions du Groupe mixte réuniront :

- 1 expert des marchandises dangereuses et 1 expert ferroviaire par État représenté,
- 1 expert des marchandises dangereuses et 1 expert ferroviaire par organisation du secteur représentée,
- 1 expert des marchandises dangereuses et 1 expert par STI à l'ordre du jour de l'Agence,
- 1 expert des marchandises dangereuses et 1 expert des PTU du Secrétariat de l'OTIF,
- 1 expert des marchandises dangereuses et 1 expert ferroviaire de la DG Mobilité et transports,
- 1 co-président proposé par l'OTIF avec expérience du transport des marchandises dangereuses,
- 1 co-président proposé par la DG Mobilité et transports avec expérience de la législation ferroviaire générale,
- secrétariat du Groupe mixte : soit l'expert de la DG Mobilité et transports, soit l'expert du Secrétariat de l'OTIF, sur décision des co-présidents.

Le Groupe mixte élira les co-présidents à sa première réunion.

Remarque importante :

Il est peu probable que le Groupe mixte puisse fonctionner convenablement s'il y a trop de participants. Les organisations sont donc vivement encouragées à limiter au strict nécessaire leur participation en fonction des questions incluses dans l'ordre du jour proposé par les co-présidents et à choisir leurs représentants en fonction de l'expertise requise.

### **3.2 OBJECTIFS**

L'objectif de la coordination est de garantir une bonne articulation du RID et du droit ferroviaire général et de faciliter l'accomplissement d'évolutions législatives cohérentes sous la responsabilité des Comités en identifiant des solutions de principe décidées en commun et acceptables pour les Comités.

Aux fins de cet objectif commun, les membres du Groupe mixte ont les responsabilités suivantes :

- discuter les points (questions) présentés par les co-présidents du Groupe mixte ;
- déterminer s'il est ou non nécessaire de prendre des mesures ;
- s'il y a lieu, mettre au point des solutions permettant de concilier sécurité, interopérabilité et rentabilité, débouchant sur :
  - des avis pour la modification des dispositions du RID (objectifs de protection),

- des avis pour la modification des dispositions ferroviaires générales, en particulier STI et PTU (spécifications techniques pour la mise en œuvre des objectifs de protection),
  - l'applicabilité et les répercussions attendues des modifications proposées au sein des régimes juridiques de l'UE et de la COTIF,
  - les aspects multimodaux des modifications proposées (s'il y a lieu) ;
- détailler dans un bref rapport technique les conclusions de l'analyse technique du Groupe mixte sur les points examinés.

Il incombe aux co-présidents de :

- convoquer les réunions du Groupe mixte avec l'aide du secrétariat de celui-ci,
- préparer, à l'adresse des Comités, des avis proposant la voie législative à suivre (sur la base du rapport technique du Groupe mixte, comme annexe) et rendant compte de l'opinion majoritaire du Groupe mixte et si nécessaire des opinions divergentes,
- suivre les suites données aux avis soumis aux Comités et en faire rapport au Groupe mixte.

Ces objectifs seront transmis aux Comités pour approbation, puis intégrés au règlement intérieur du Groupe mixte qui sera établi au cours de sa première réunion.

### **3.3 ORGANISATION PRATIQUE DES REUNIONS ET RAPPORTS**

Afin de faciliter l'organisation pratique des réunions, des interlocuteurs seront désignés dans les organisations concernées :

- OTIF – TMD : chef du département du RID,
- OTIF – CTE : chef du département de l'interopérabilité technique,
- DG Mobilité et transports – TMD : responsable chargé du dossier du transport des marchandises dangereuses,
- DG Mobilité et transports – RISC : responsable chargé du dossier ATMF,
- Agence : chargé de projet responsable du dossier des marchandises dangereuses.

Les actions relatives au Groupe mixte seront coordonnées entre l'Agence, la DG Mobilité et transports et le Secrétariat de l'OTIF conformément à l'article 12 de leur arrangement administratif.

Le principe retenu pour l'organisation des réunions est la coordination ad hoc à la demande des co-présidents du Groupe mixte sur la base des points qui leur sont formellement notifiés par les Comités.

Les étapes pratiques d'organisation sont les suivantes :

- 1) À la première réunion du Groupe mixte, une liste des points à traiter, indiquant leur ordre de priorité, est établie sous la forme d'un « tableau des points de coordination du Groupe mixte ».
- 2) Les Comités peuvent envoyer à tout moment de nouvelles demandes de coordination.
- 3) Les points interconnectés, s'il y en a, sont identifiés.
- 4) Les co-présidents convoquent les réunions du Groupe mixte pour une liste donnée de points à coordonner.

- 5) Les délégations annoncent leur participation aux réunions dans les limites données dans la partie 3.1 du présent document.
- 6) Les lieux où se déroulent les réunions du Groupe mixte sont choisis tour à tour par le Secrétariat de l'OTIF et la DG Mobilité et transports.
- 7) Le Groupe mixte décide de son régime linguistique à sa première réunion.
- 8) Les rapports techniques du Groupe mixte sont préparés tout à tour par les secrétariats de l'OTIF et de la DG Mobilité et transports, sous la coordination des co-présidents.
- 9) Les participants au Groupe mixte qui ont pris part aux discussions préparent un examen formel des rapports techniques.
- 10) L'avis du Groupe mixte est préparé par les co-présidents en tenant compte des rapports techniques du Groupe mixte.

Les Comités peuvent demander la révision de l'avis proposé, si cela est justifié. Dans ce cas, la procédure repart du point 1.

### **3.4 SUITES DONNEES AUX AVIS DU GROUPE MIXTE PAR LES COMITES**

Les Comités sont libres de décider de suivre ou non l'avis, mais sont tenus de le prendre en considération.

S'ils décident de suivre l'avis du Groupe mixte, les Comités l'utilisent conformément à leur autorité aux termes de la législation en vigueur et des méthodes de travail existantes, y compris en donnant au besoin les mandats pertinents aux organismes ou groupes de travail existants.

Comme indiqué plus haut dans la partie 1, la mise au point des dispositions techniques pour les véhicules est organisé pour l'UE par les groupes de travail de l'Agence. Les experts désignés par l'OTIF pour représenter les intérêts des États de l'OTIF non membres de l'UE participent à ces groupes de travail en tant qu'observateurs. Après avis du RISC et adoption par la Commission européenne de STI ou de modifications aux STI, ces STI ou modifications aux STI sont transposés dans la COTIF sous forme de PTU ou modifications aux PTU. C'est la raison pour laquelle les modifications à la législation ferroviaire générale résultant d'avis du Groupe mixte seront d'abord traitées au sein de l'UE (p. ex. dans les STI) avant d'être transposées dans la COTIF (p. ex. dans les PTU). En conséquence, les avis du Groupe mixte seront traités sur leur fond selon l'ordre suivant :

1. Groupe mixte → GT de l'Agence (UE) → RISC (UE) → WG TECH (OTIF) → CTE (OTIF)

Pour le RID, l'ordre sera différent dans la mesure où le travail est engagé à l'OTIF, avant transposition dans le droit de l'UE :

2. Groupe mixte → Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (OTIF) → Commission d'experts du RID (OTIF) → Comité TMD (UE)

Si des questions requièrent une coordination intermodale, la Commission d'experts du RID est responsable de la coordination avec la Réunion commune RID/ADR/ADN de la CEE-ONU et de l'OTIF.



#### **4. LISTE DES POINTS POSSIBLES POUR LES REUNIONS DU GROUPE MIXTE**

Le Groupe de travail RID-ATMF est convenu d'une procédure générale de coordination sur la base d'une liste de questions potentielles dont il a discuté pour déterminer la nécessité d'une part d'améliorer la cohérence entre les dispositions existantes pour le transport des marchandises dangereuses et la législation ferroviaire générale et d'autre part d'assurer une coordination efficace des futures évolutions législatives.

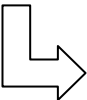
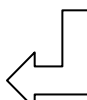
Comme point de départ pour le « Tableau des points de coordination du Groupe mixte », le Groupe de travail RID-ATMF propose les points répertoriés aux annexes 1 et 2.


L'annexe 1 comporte une liste des exigences pour les véhicules existantes dans le RID qui devront être reprises comme exigences évaluables dans les STI et PTU. L'annexe 2 porte sur les autres points qui ont déjà été identifiés.

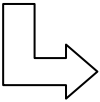
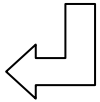
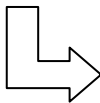
##### **4.1 PROCEDURE DE COORDINATION DETAILLEE**

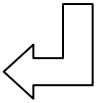
La liste à l'annexe 1 correspond en pratique à une proposition préliminaire pour le « Tableau des points de coordination du Groupe mixte » décrit dans la partie 3.3.

Pour ces points, la mise en œuvre pratique de la procédure de coordination générale (cf. partie 2) se déroule comme suit :

Étape	RID / Comité TMD	Groupe mixte d'experts pour la coordination	CTE / RISC
1	Identification des points concernant des exigences pour les véhicules, comme listés à l'annexe 1		Identification des points concernant des exigences pour les véhicules, comme listés à l'annexe 1
2	Demande de coordination 	Le Groupe mixte applique la partie 3.  En particulier, il : - convient des exigences pour les véhicules sujets à la coordination, - s'accorde sur la manière de définir l'objectif dans le RID et les spécifications techniques / dispositions dans les STI, - définit l' <b>objectif de protection</b> de chaque <b>disposition détaillée du RID sur les véhicules</b> existante [p. ex. pour TE 25 a) : la citerne du wagon-citerne doit être protégée contre les risques liés au chevauchement en cas de déraillement ou de collision.], - définit les (grands) objectifs concernant les modifications des STI et PTU, - donne ses conclusions dans un rapport technique.  Les co-présidents du Groupe mixte notifient leur avis (aux demandeurs) à la Commission d'experts du RID et au RISC et en copie aux autres comités.	Demande de coordination 

Étape	RID / Comité TMD	Groupe mixte d'experts pour la coordination	CTE / RISC
3	<p>La Commission d'experts du RID décide formellement des suites données à l'avis du Groupe mixte dans les limites de ses prérogatives définies dans la COTIF.</p> <p>P. ex. : ajout de l'<b>objectif de protection</b> englobant chaque <b>disposition détaillée du RID sur les véhicules</b> existante. (Remarque : les dispositions sur les véhicules restent également dans le RID.)</p>		<p>Le RISC et la CTE décident formellement des suites données à l'avis du Groupe mixte dans les limites de leurs prérogatives définies respectivement dans la législation de l'UE et dans la COTIF.</p> <p>P. ex., le RISC approuve un acte délégué chargeant l'Agence de mettre au point une ou des STI en cohérence avec les spécifications techniques et dispositions décrites par le groupe mixte.</p> <p>Les groupes de travail de l'Agence mettent au point des projets de STI ou de modifications aux STI en réponse aux demandes officielles de la Commission européenne en conformité avec sa réglementation et son règlement intérieur. Les experts désignés par l'OTIF pour représenter les intérêts des États de l'OTIF non membres de l'UE participent à ces groupes de travail en tant qu'observateurs.</p> <p>L'Agence adresse les projets de STI ou de modifications aux STI au RISC, y compris les spécifications techniques et dispositions concernant l'objectif de protection défini par la Commission d'experts du RID.</p>

Étape	RID / Comité TMD	Groupe mixte d'experts pour la coordination	CTE / RISC
4	<p>La Commission d'experts du RID informe les co-présidents du Groupe mixte des suites données à l'avis du Groupe mixte.</p> 	<p>Les co-présidents du Groupe mixte contrôlent l'évolution de la solution mise au point et son observation (grand objectif, projet de STI ou de modification) au regard de l'avis initial et traitent les demandes de clarification ou de mesures correctives, s'il y a lieu.</p> <p>Pour finir, les conclusions sont soumises à la Commission d'experts du RID et au RISC pour décision.</p>	<p>Le RISC informe les co-présidents du Groupe mixte des suites données à l'avis du Groupe mixte.</p> 
5			<p>Le RISC émet un avis sur les projets de STI ou de modifications aux STI concernant les objectifs de protection définis dans le RID, conformément à ses prérogatives définies dans la législation de l'UE.</p> <p>La Commission européenne adopte les STI ou modifications aux STI.</p> <p>La CTE décide de la transposition des STI ou modifications sous forme de PTU.</p> <p>Les STI et PTU font référence au grand objectif défini dans le RID.</p>

Étape	RID / Comité TMD	Groupe mixte d'experts pour la coordination	CTE / RISC
6	<p>Une fois les spécifications techniques disponibles dans les STI et PTU, le RID y fait référence comme moyen de conformité aux grands objectifs</p> <p>et</p> <p><b>les dispositions détaillées du RID sur les véhicules sont biffées.</b></p>		

## ANNEXE 1 : LISTE DES POINTS PROPOSES (COORDINATION DES EXIGENCES DU RID EXISTANTES POUR LES VEHICULES)

La liste suivante a été élaborée par le Groupe de travail. Elle identifie les thèmes pour lesquels la procédure de coordination proposée devrait être appliquée.

Thème	Position du Groupe de travail RID-ATMF
<p><i>1 a – Conception et construction des véhicules</i></p> <p>Champs d'application du RID et de la directive sur l'interopérabilité par rapport aux exigences pour les véhicules</p>	<p>Voir « Synthèse des objectifs et compétences ».</p> <p>Pour des raisons d'efficacité et de clarté, il est souhaitable que toutes les exigences pour les véhicules soient vérifiées dans les procédures d'admission ou d'autorisation des véhicules, respectivement selon les ATMF et la directive (UE) 2016/797. <b>Le Groupe soutient donc la migration des exigences pour les véhicules du RID vers les STI et PTU via l'application d'une procédure mutuellement convenue.</b></p> <p>Pour l'autorisation des véhicules au sens de la directive de l'UE sur l'interopérabilité, les STI concernant les véhicules sont appliquées avant que le véhicule ne soit autorisé (et pas après). En principe, les exigences des STI s'appliquent uniquement aux wagons neufs, renouvelés ou réaménagés et pas rétroactivement aux véhicules existants, sauf dans certains cas définis.</p> <p>Dans le RID, il est possible de définir des exigences rétroactives et les parcs existants doivent se conformer aux nouvelles dispositions. Un délai de mise en œuvre (période de transition) peut être défini au moyen de mesures transitoires.</p> <p>Les ATMF concordent avec le RID dans la mesure où elles y font directement référence dans leur article 19, § 5 :</p> <p><i>« Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance ; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. ».</i></p> <p>Si des exigences existantes pour les véhicules sont transférées du RID aux STI et PTU, il faut s'assurer de la possibilité d'une application rétroactive de ces exigences des STI et PTU pour les véhicules existants.</p>
<p><i>1 b – Conception et construction des véhicules</i></p> <p>Mode de spécification ; solutions fonctionnelles et techniques</p>	<p>La procédure proposée prévoit que des objectifs de protection seront intégrés dans le RID et les exigences techniques permettant de les atteindre dans les STI et PTU. Dans la mesure du possible, le RID pourrait alors renvoyer aux STI et PTU.</p>

<p><i>2 a – Procédure d'autorisation des véhicules</i></p> <p>Responsabilités pour l'évaluation de la conformité (organisme notifié pour les véhicules)</p>	<p>Le transfert des exigences pour les véhicules du RID vers les STI et PTU a pour objectif d'harmoniser les responsabilités et compétences pour l'autorisation des véhicules. À terme, les évaluations des véhicules avant leur autorisation ou admission seront réalisées par des organismes notifiés ou organismes d'évaluation.</p> <p>Une autre solution est d'ajouter dans la STI Wagons une référence aux dispositions du RID, comme c'est le cas dans les ATMF.</p>
<p><i>2 b – Procédure d'autorisation des véhicules</i></p> <p>Procédure d'autorisation et acteurs impliqués (autorité compétente)</p>	<p>Sur la base du droit national, régional et international, chaque État désigne ses autorités compétentes pour l'autorisation/admission des véhicules et pour les questions relatives au RID.</p> <p>À terme, l'autorité pour l'autorisation des véhicules et l'autorité pour les questions relatives au RID auront des compétences plus clairement définies.</p>

En ce qui concerne les **dispositions sur les véhicules**, le Groupe de travail a constaté que le RID contenait les dispositions suivantes applicables aux wagons-citernes, citernes amovibles et wagons-batteries, dont le transfert vers les STI selon la procédure de coordination proposée pourrait être considéré par le Groupe mixte :

#### 6.8.2.1.2

*Les wagons-citernes doivent être construits de manière à pouvoir résister, avec la masse maximale admissible de chargement, aux sollicitations qui se produisent lors du transport ferroviaire.<sup>1)</sup> En ce qui concerne ces sollicitations, il y a lieu de se référer aux essais imposés par les autorités compétentes.*

<sup>1)</sup> Ces exigences sont considérées comme satisfaites si :

- l'organisme notifié chargé de vérifier la conformité à la spécification technique d'interopérabilité (STI) concernant le sous-système « Matériel roulant – Wagons pour le fret » du système ferroviaire de l'Union européenne (règlement (CE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013), ou
- l'organisme d'évaluation chargé de vérifier la conformité aux prescriptions techniques uniformes (PTU) concernant le sous-système « Matériel roulant – Wagons pour le fret » : WAGONS – (Réf. A 94-02/2.2012 du 1<sup>er</sup> janvier 2014)

*a procédé à l'évaluation de la conformité aux prescriptions du RID, en plus des exigences des STI ou PTU susmentionnées, et a confirmé cette conformité au moyen du certificat correspondant.*

#### 6.8.2.1.29

*Les wagons-citernes doivent avoir une distance minimale entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir de 300 mm.*

*Alternativement, les wagons-citernes destinés au transport de matières pour lesquelles les prescriptions de la disposition spéciale TE 25 de la section 6.8.4 b) ne s'appliquent pas doivent être munis d'un dispositif anti-chevauchement des tampons dont le type de construction est approuvé par l'autorité compétente. Cette alternative ne peut s'appliquer que pour les wagons-citernes utilisés exclusivement sur des infrastructures ferroviaires pour lesquelles un gabarit de chargement de wagon marchandises inférieur à G1 est exigé.*

#### 6.8.2.5.2

*Les indications suivantes doivent être inscrites sur chacun des côtés du wagon-citerne (sur la citerne elle-même ou sur des panneaux) :*

- *marque du détenteur du véhicule ou nom de l'exploitant ;*
- *capacité ;*
- *tare du wagon-citerne ;*
- *masses limites de chargement en fonction des caractéristiques du wagon et de la nature des lignes empruntées ;*
- *pour les matières visées au 4.3.4.1.3, la désignation officielle de transport de la matière ou des matières admises au transport ;*
- *code-citerne selon 4.3.4.1.1 ;*
- *pour les matières autres que celles visées au 4.3.4.1.3, les codes alphanumériques de toutes les dispositions spéciales TC et TE qui figurent dans la colonne (13) du tableau A du chapitre 3.2 pour les matières à transporter dans la citerne ;*
- *la date (mois, année) de la prochaine épreuve selon 6.8.2.4.2 et 6.8.2.4.3 ou selon les dispositions spéciales TT du 6.8.4 pour les matières admises au transport. Lorsque le prochain contrôle est une épreuve selon le 6.8.2.4.3, la date doit être suivie d'un « L ».*

#### **6.8.3.1.6**

*Les wagons-citernes et wagons-batteries doivent être équipés de tampons d'une capacité minimale d'emmagasiner en dynamique de 70 kJ. Cette prescription ne s'applique pas pour les wagons-citernes équipés de dispositifs d'absorption d'énergie tels que définis dans la disposition spéciale TE 22 du 6.8.4.*

#### **Disposition spéciale TE 16**

*Aucune partie du wagon-citerne ne doit être en bois, à moins que celui-ci ne soit protégé par un enduit approprié.*

#### **Disposition spéciale TE 17**

*Les prescriptions suivantes sont applicables aux citernes amovibles :*

- a) elles doivent être fixées sur les châssis des wagons de manière à ne pouvoir se déplacer ;*
- b) elles ne doivent pas être reliées entre elles par un tuyau collecteur ;*
- c) si elles peuvent être roulées, les robinets doivent pouvoir être pourvus de capots de protection.*

#### **Disposition spéciale TE 22**

*Pour réduire l'importance du dommage lors d'un choc de tamponnement ou d'accident, les wagons-citernes pour des matières transportées à l'état liquide et gaz, ainsi que les wagons-batteries doivent pouvoir absorber une énergie s'élevant à au moins 800 kJ pour chaque côté frontal du wagon, par déformation élastique ou plastique d'éléments de construction définis du châssis ou par des procédés similaires (par exemple incorporation d'éléments crash). La détermination de l'absorption d'énergie se réfère à un tamponnement sur une voie en alignement.*

*L'absorption d'énergie par déformation plastique ne doit avoir lieu que dans des conditions qui se situent hors du cadre de l'exploitation ferroviaire normale (la vitesse de tamponnement est supérieure à 12 km/h ou la force d'un seul tampon est supérieure à 1500 kN).*



Lors de l'absorption d'énergie ne dépassant pas 800 kJ pour chaque côté frontal du wagon, il ne doit pas y avoir une introduction de force directe dans le réservoir de la citerne qui pourrait causer une déformation visible et durable du réservoir.

Les prescriptions de cette disposition spéciale sont réputées remplies dès lors que des tampons anti-crash (éléments d'absorption d'énergie) conformes aux prescriptions de la clause 7 de la norme EN 15551:2009 + A1:2010 (Applications ferroviaires – Wagons – Tampons) sont employés et que la résistance des caisses des wagons satisfait aux exigences de la clause 6.3 et de la sous-clause 8.2.5.3 de la norme EN 12663-2:2010 (Applications ferroviaires – Prescriptions de dimensionnement des structures de véhicules ferroviaires – Partie 2 : wagons de marchandises).

Les exigences de cette disposition spéciale sont réputées remplies pour les wagons-citernes avec attelage automatique équipés d'éléments pour l'absorption d'énergie absorbant au moins 130 kJ par côté frontal du wagon.

### **Disposition spéciale TE 25**

Les réservoirs de wagons-citernes doivent en outre être protégés par au moins une des mesures suivantes pour éviter le chevauchement des tampons et le déraillement ou, à défaut, limiter les dommages lors de chevauchement des tampons :

#### Mesures pour éviter le chevauchement

##### a) Dispositif anti-chevauchement des tampons

Le dispositif anti-chevauchement doit assurer que les châssis des wagons restent dans le même plan horizontal. Les exigences suivantes doivent être satisfaites :

- Le dispositif anti-chevauchement ne doit pas perturber l'exploitation normale du wagon (p. ex. passages en courbe, rectangle de Berne, poignée d'attailleurs). Il doit permettre la libre inscription d'un autre wagon équipé d'un dispositif anti-chevauchement dans une courbe de rayon de 75 m.
- Le dispositif anti-chevauchement ne doit pas perturber le fonctionnement normal des tampons (déformation élastique et plastique) (voir aussi 6.8.4 b), disposition spéciale TE 22).
- Le dispositif anti-chevauchement doit fonctionner quel que soit l'état de charge et d'usure des wagons impliqués.
- Le dispositif anti-chevauchement doit résister à un effort vertical (vers le haut et vers le bas) de 150 kN.
- Le dispositif anti-chevauchement doit être efficace même si l'autre wagon impliqué n'est pas équipé de dispositif anti-chevauchement. Deux dispositifs anti-chevauchement ne doivent pas se gêner mutuellement.
- L'augmentation du porte-à-faux pour la fixation du dispositif doit être inférieure à 20 mm.
- Le dispositif anti-chevauchement doit être de largeur au moins égale au plateau de tampon (sauf à l'emplacement du marchepied gauche où il ne doit pas interférer avec l'espace libre de l'attaleur tout en recouvrant le maximum de largeur du tampon).
- Il doit y avoir un dispositif anti-chevauchement au-dessus de chaque tampon.
- Le dispositif anti-chevauchement doit permettre le montage des tampons prévus dans les normes EN 12663-2:2010 (Applications ferroviaires – Prescriptions de dimensionnement des structures des véhicules ferroviaires – Partie 2 : wagons de marchandises) et EN 15551:2009 + A1:2010 (Applications ferroviaires – Wagons – Tampons) et ne doit pas faire obstacle aux opérations de maintenance.

- Le dispositif anti-chevauchement doit être construit de telle façon qu'il n'aggrave pas le risque de pénétration des fonds de citerne en cas de choc.

Mesures pour limiter les dommages lors de chevauchement des tampons

- b) Augmentation de l'épaisseur de paroi des fonds de citernes ou utilisation d'autres matériaux ayant une capacité plus élevée d'absorption d'énergie.

L'épaisseur de paroi doit dans ce cas s'élever à au moins 12 mm.

Pour les citernes destinées au transport des gaz des Nos ONU 1017 chlore, 1749 trifluorure de chlore, 2189 dichlorosilane, 2901 chlorure de brome et 3057 chlorure de trifluoracétyle, l'épaisseur de paroi des fonds doit s'élever à au moins 18 mm.

- c) Couverture sandwich pour les fonds de citerne

Lorsque la protection est constituée par une construction d'isolation (couverture sandwich), celle-ci doit couvrir la zone totale des fonds de citerne et présenter une résilience spécifique d'au moins 22 kJ (correspondant à 6 mm d'épaisseur de paroi) mesurée selon la méthode décrite à l'annexe B de la norme EN 13094 « Citernes destinées au transport de matières dangereuses – Citernes métalliques ayant une pression de service inférieure ou égale à 0,5 bar – Conception et fabrication ». Si le danger de corrosion ne peut être écarté par une mesure de construction, il doit être possible d'examiner la face extérieure du fond, par exemple par l'utilisation d'une couverture démontable.

- d) Plaque de protection à chaque côté frontal du wagon

Lorsque une plaque de protection est utilisée de chaque côté frontal du wagon, les exigences suivantes s'appliquent :

- la plaque de protection doit couvrir chaque fois la largeur courante de la citerne à la hauteur considérée. La largeur de la plaque de protection doit en outre, sur toute la hauteur de la plaque, être au moins égale à la distance délimitée par les bords extrêmes des plateaux de tampons ;
- la plaque de protection doit, en hauteur, mesurée à partir de l'angle vif supérieur de la traverse porte-tampons,
  - soit couvrir les deux tiers du diamètre de la citerne,
  - soit couvrir au moins 900 mm et être en outre équipée d'un dispositif d'arrêt pour les tampons s'élevant ;
- la plaque de protection doit avoir une épaisseur de paroi d'au moins 6 mm ;
- la plaque et ses points de fixation doivent être conçus de telle manière que le risque d'une pénétration des fonds de citerne par la plaque de protection elle-même soit réduit au maximum.

- e) Plaque de protection à chaque côté frontal des wagons équipés d'un attelage automatique

Lorsque une plaque de protection est utilisée de chaque côté frontal du wagon, les exigences suivantes s'appliquent :

- la plaque de protection doit couvrir le fond de la citerne jusqu'à une hauteur d'au moins 1 100 mm, mesurée à partir de l'angle vif supérieur de la traverse porte-tampons, la tête d'attelage doit être équipée de dispositifs anti-dérive afin d'empêcher tout décrochage non intentionnel et la largeur de la plaque de protection doit s'élever à au moins 1 200 mm sur toute la hauteur de la plaque ;
- la plaque de protection doit avoir une épaisseur de paroi d'au moins 12 mm ;

- *la plaque et ses points de fixation doivent être conçus de telle manière que le risque d'une pénétration des fonds de citerne par la plaque de protection elle-même soit réduit au maximum.*

*Les épaisseurs de paroi indiquées aux alinéas b), c) et d) se rapportent à l'acier de référence. En cas d'utilisation d'autres matériaux, il faut déterminer l'épaisseur équivalente conformément à la formule du 6.8.2.1.18, sauf en cas d'utilisation d'acier doux. Il y a lieu en l'occurrence d'appliquer les valeurs minimales pour Rm et A indiquées dans les normes sur les matériaux.*

#### **7.1.1 (NOTA)**

*Les wagons peuvent être équipés de dispositifs de détection indiquant ou réagissant à la survenue d'un déraillement à condition que les exigences pour l'autorisation de mise en service de tels wagons soient remplies.*

*Les exigences pour la mise en service de wagons ne peuvent pas interdire ou imposer l'utilisation de tels dispositifs de détection. La circulation de wagons ne doit pas être restreinte au motif de la présence ou de l'absence de tels dispositifs.*

## ANNEXE 2 : AUTRES QUESTIONS PERTINENTES POUR LE GROUPE MIXTE

La liste suivante a été élaborée par le Groupe de travail RID-ATMF. Elle distingue des éléments liés aux questions ou thèmes soulevés pendant ses réunions. Il ne s'agit pas nécessairement de problèmes et certains de ces éléments peuvent être plus importants que d'autres.

Dans certains cas, une brève explication serait suffisante pour répondre à la question ou résoudre le problème de coordination. Dans d'autres, une analyse ou des mesures substantielles pourraient être nécessaires, y compris une possible intervention du Groupe mixte.

Thème	Position du Groupe de travail RID-ATMF
<p><i>3 a – Conception et construction des véhicules</i></p> <p>Procédure de prise de décision et critères pour les nouvelles dispositions, les analyses d'impact et les consultations</p> <p>Analyse des interfaces entre les sous-systèmes au sein du système ferroviaire</p>	<p>Voir « Synthèse des objectifs et compétences ».</p> <p>Le Groupe de travail que la Commission d'experts du RID et le Comité TMD ainsi que la CTE et le RISC possèdent leurs propres procédures de prise de décision, y compris pour les analyses d'impact, les consultations, etc. Ces procédures ne sont pas remises en question.</p> <p>Il y a actuellement (et il pourrait y avoir à l'avenir) un besoin de coordination des positions sur certaines questions. À ce titre, deux degrés de priorité sont proposés ici :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– point prioritaire : transfert consensuel des exigences du RID sur les véhicules vers les STI et PTU, ce qui correspond à une mise en œuvre particulière de la procédure générale décrite dans la partie 2 du document principal ;</li> <li>– points de moindres priorités qui pourraient devoir être traités à l'avenir via la même procédure générale de coordination.</li> </ul> <p>La procédure de prise de décision pour l'harmonisation fait déjà l'objet d'un plan de travail organisé par l'Agence (feuille de route TMD) avec la participation d'experts du transport de marchandises dangereuses. Lorsqu'elles seront disponibles, ses conclusions pourront aider le Groupe mixte pour ce point qui fait déjà l'objet d'une coordination.</p>
<p><i>4 a – Exploitation et maintenance</i></p> <p>Composition des trains : le RID et l'application de la STI Exploitation</p>	<p>Le RID ne comporte aucune disposition sur la composition des trains, seulement des distances de sécurité pour les wagons contenant des matières explosives. Toutefois, de telles mesures peuvent se répercuter sur la composition des trains.</p> <p>La STI Exploitation et la PTU Wagons<sup>1</sup> précisent que la composition des trains est de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire.</p> <p>Ce sujet pourra nécessiter une coordination à l'avenir, selon la procédure proposée.</p>

<sup>1</sup> Comme il n'existait pas de PTU Exploitation lors de l'adoption de la PTU Wagons, certaines des responsabilités relatives à la composition des trains, définies au sein de l'UE dans la STI Exploitation, ont été transposées dans une annexe à la PTU Wagons.

<p><i>4 b – Exploitation et maintenance</i></p> <p>Acteurs et terminologie : p. ex. « transporteur » et « EF », « exploitant d'un wagon-citerne » et « détenteur »</p>	<p>Certains termes du RID correspondent à ceux employés pour le transport de marchandises dangereuses pour d'autres modes de transport. Cela explique pourquoi ils diffèrent des termes utilisés dans la législation ferroviaire générale.</p> <p>Cette question n'est pas jugée critique car le RID clarifie s'il y a lieu la terminologie employée afin qu'elle puisse également être comprise dans le cadre de la législation ferroviaire générale.</p> <p>Quelques exemples :</p> <p>« transporteur » : l'entreprise qui effectue le transport de marchandises dangereuses. Aux termes du RID, le transporteur est l'entreprise qui effectue effectivement le transport.</p> <p>Le RID précise que dans le cas d'un wagon-citerne, le terme « exploitant » est équivalent à celui de « détenteur ».</p> <p>Un tableau des correspondances, avec au besoin des explications, pourrait être élaboré pour aider les deux parties à comprendre les rôles et responsabilités.</p>
<p><i>4 c – Exploitation et maintenance</i></p> <p>La télématique et la STI ATF</p>	<p>Les possibles interactions entre la STI ATF et les points 1.4.2.2.5, 1.4.3.6 b) et 5.4.0 du RID devront être analysées.</p>
<p><i>4 d – Exploitation et maintenance</i></p> <p>Processus et règles de maintenance</p>	<p>Avec l'introduction du concept d'entité chargée de l'entretien (ECE) dans le RID 2017, ce sujet devient un exemple de bonne coordination entre les deux domaines juridiques.</p> <p>Il pourra nécessiter une coordination à l'avenir, selon la procédure proposée.</p>
<p><i>4 e – Exploitation et maintenance</i></p> <p>Responsabilités en matière de sécurité</p>	<p>Responsabilités en matière de sécurité des différents acteurs définies dans la directive 2008/68/CE et au chapitre 1.4 du RID, par rapport à la nouvelle directive (UE) n° 2016/798 relative à la sécurité</p>
<p><i>5 a – Procédures de coordination entre le RID et la législation ferroviaire générale</i></p> <p>En cas de modification du système ferroviaire. Peut concerner de nombreux aspects comme les véhicules, le mode d'exploitation des trains, etc.</p>	<p>Cf. partie 2 du document principal.</p>

<p><i>5 b – Procédures de coordination entre le RID et la législation ferroviaire générale</i></p> <p>Pour le signalement d'accidents et d'incidents et les statistiques</p>	<p>L'Agence organise des ateliers sur la gestion des risques dans le cadre du transport intérieur de marchandises dangereuses. Une coordination supplémentaire n'est pas nécessaire.</p>
<p><i>5 c – Procédures de coordination entre le RID et la législation ferroviaire générale</i></p> <p>Pour les règles nationales et leur justification juridique (RID et directive sur la sécurité ferroviaire) et les possibilités pour leur harmonisation ou suppression</p>	<p>Les dispositions nationales prennent différentes formes et ne sont pas toujours très transparentes. Il peut également y avoir des accords au niveau national sous la forme d'actes sous seing privé.</p> <p>En règle générale, les exigences nationales sont préjudiciables à l'harmonisation internationale et il s'agirait donc de les harmoniser ou de les éliminer.</p> <p>Le nouveau groupe de coordination proposé pourrait aider à harmoniser les règles nationales provenant des deux domaines juridiques (p. ex. RID et directive sur la sécurité/règles nationales de sécurité) ou conseiller leur élimination sur la base de l'un de ces domaines.</p>