

# OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OTIF/RID/CE/2012/1

28 mars 2012

Original : français

**RID :** 51<sup>ième</sup> session de la Commission d'experts du RID  
(Berne, 30 et 31 mai 2012)

**Objet :** Placardage des wagons ne transportant que des colis selon le 5.3.1.5

**Proposition de la Suisse**

Documents connexes : OTIF/RID/CE/2008/17  
OTIF/RID/CE/2010/18  
OTIF/RID/CE/2011/4  
Rapport final de la 49<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID,  
par. 21 à 29  
Rapport final de la 50<sup>ème</sup> session de la de la Commission d'experts du  
RID, par. 36 à 38

## Introduction

1. La Suisse a présenté lors de la 50<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID à Malmö le document OTIF/RID/CE/2011/4 dont une partie du texte est reproduite ci-dessous. Ce document avait pour objectif d'ouvrir la discussion sur les avantages et désavantages d'harmoniser le RID avec l'ADR en autorisant le remplacement des plaques-étiquettes par des panneaux orange sur les wagons transportant des colis. Le résumé de la discussion (paragraphe 36 à 38 du rapport OTIF/RID/CE/2011-A) fait état d'avis partagés, les critiques portant notamment sur la perte d'information pour les forces d'intervention et le personnel ferroviaire. Le représentant de la Suisse a été prié de présenter une proposition officielle qui tienne compte de cet aspect et qui examine comment la prescription relative à la distance de sécurité du 7.5.3 peut être appliquée.

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

2. La Commission d'experts du RID a fait un pas vers la simplification des règles de placardage et de signalisation entre les modes routier et ferroviaire. En effet, de nouvelles dispositions relatives au trafic ferroutage ont été introduites dans l'édition 2011 du RID : le 1.1.4.4.2 n'impose plus de placardage ou de signalisation du wagon porteur lorsque les unités de transport ou remorques disposent des plaques-étiquettes, marquages ou panneaux orange prescrits selon le chapitre 5.3 ou 3.4 de l'ADR.
3. Un groupe de travail animé par l'UIC est à l'origine de ces nouvelles dispositions qui ont été adoptées à la 47<sup>ème</sup> session de la Commission d'Experts du RID en novembre 2009 à Sofia. Le rapport de ce groupe de travail avait été soumis à la 46<sup>ème</sup> session de la CE RID (Hambourg, octobre 2008) dans le document OTIF/RID/CE/2008/17. A l'appui de la proposition de supprimer le placardage des wagons porteurs on peut lire au paragraphe 13 de ce document : « Les participants estiment que les dispositions existantes relatives à l'information sur le transport, en particulier le paragraphe 1.4.2.2.5 et la sous-section 1.4.3.6 du RID, garantissent aux forces d'intervention un accès fiable aux informations utiles ».
4. Qu'en est-il des wagons contenant des colis ? Si on est prêt à accepter en trafic ferroutage le principe de signalisation de l'ADR, plus simple à appliquer et considéré comme équivalent du point de vue de la signalisation du danger, alors pourquoi ne pas en faire autant pour les wagons contenant des colis ? Cette présente proposition tend vers cet objectif.
5. Dans son document OTIF/RID/CE/2010/18 de la 49<sup>ème</sup> session de la CE RID (Luxembourg, novembre 2010) la Suède a relevé que pour un transport de colis, le wagon doit arborer les plaques-étiquettes des matières emballées alors qu'en trafic ferroutage on se contente des panneaux orange apposés sur les véhicules routiers. La Suisse partage l'affirmation exprimée sous paragraphe 5 dudit document selon laquelle « les wagons de marchandises pourraient être marqués et placardés de façon identique ».
6. Une consigne adéquate à l'attention du personnel ferroviaire en cas d'accident peut être formulée d'une manière très générale : considérant toutes les caractéristiques de dangers, l'attitude raisonnable consiste à s'éloigner et à se mettre à l'abri en attendant l'intervention des services de secours. En effet, les consignes de sécurité du 5.4.3 ne définissent pas de comportement particulier pour chaque classe de matières dangereuses. Il est important de savoir s'il y a ou non des matières dangereuses dans le wagon chargé de colis.
7. La prescription relative à la distance de sécurité du 7.5.3 sera appliquée d'une manière restrictive : la présence d'un panneau orange sur un wagon est une condition pour une distance de protection.

### Situation actuelle

8. Placardage :
  - ADR : les véhicules transportant des colis sont exemptés de placardage (5.3.1.5). Font exception les véhicules transportant des colis de la classe 1 et de la classe 7.
  - RID : le placardage des deux côtés du wagon est obligatoire pour toutes les classes (5.3.1.5).

#### Signalisation orange :

- ADR : des panneaux rectangulaires orange sont prescrits à l'avant et à l'arrière des véhicules transportant des colis (5.3.2.1.1). Des règles particulières s'appliquent aux matières solides, aux objets non emballés et aux matières radioactives (5.3.2.1.4).
- RID : pas de signalisation orange prescrite sur les wagons contenant des colis. Des règles particulières s'appliquent aux matières radioactives (5.3.2.1.1).

## Proposition

9. Laisser le choix à l'utilisateur de signaler le danger de wagons transportant des colis :

- Par placardage (inchangé)

ou

- Par apposition de panneaux rectangulaires orange sur les deux côtés du wagon (nouveau, harmonisé avec l'ADR).

10. Lire la sous-section 5.3.1.5 comme suit (nouveau texte souligné) :

### **"5.3.1.5 Placardage des wagons ne transportant que des colis**

Les plaques-étiquettes doivent être apposées sur les deux côtés latéraux.

À la place des plaques-étiquettes il est possible d'apposer des panneaux orange conformes au 5.3.2.2.1 sur les deux côtés latéraux.

5.3.1.5.1 Les wagons transportant des colis qui contiennent des matières ou objets de la classe 1 (autre que ceux de la division 1.4, groupe de compatibilité S), doivent porter des plaques-étiquettes sur les deux côtés latéraux.

5.3.1.5.2 Les wagons transportant des matières radioactives de la classe 7 dans des emballages ou des GRV (autres que des colis exceptés), doivent porter des plaques-étiquettes sur les deux côtés latéraux."

11. Modifier le 1<sup>er</sup> paragraphe de la section 7.5.3 comme suit (nouveau texte souligné) :

"Chaque wagon ou grand conteneur contenant des matières ou objets de la classe 1 et portant des plaques-étiquettes conformes aux modèles Nos 1, 1.5 ou 1.6 doit être séparé dans le même convoi des wagons ou grands conteneurs portant des plaques-étiquettes conformes aux modèles Nos 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, ou 5.2 ou des panneaux orange par une distance de protection."

## Justification

12. Un chargeur a fait une demande à l'Office fédéral des transports de déroger à l'exigence du 5.3.1.5 d'apposer des plaques-étiquettes sur les deux côtés de wagons transportant des colis et d'y fixer à la place des panneaux orange.

13. La Coordination Suisse des Sapeurs Pompiers, consultée à l'occasion, a soutenu la proposition d'introduire l'utilisation de panneaux orange rabattables en évoquant une amélioration de la sécurité des forces d'intervention :

- L'analogie avec la signalisation de véhicules routiers est positive,
- La signalisation de matières dangereuses est mieux assurée par des panneaux orange rabattables bien fixés sur le wagon que par des plaques-étiquettes qui se décollent ou qu'on n'arrive plus à ôter.

14. Après un examen attentif de la question et après consultation des milieux intéressés, une première dérogation sur le territoire national a été accordée en juin 2009. A ce jour huit entreprises suisses bénéficient de l'autorisation de dérogation délivrée par l'Office fédéral des transports. Aucune difficulté de mise en application n'a été signalée.

15. L'Office fédéral des transports prépare une révision de l'ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et a l'intention d'y introduire les dispositions de cette dérogation pour le transport sur le territoire national.
16. Le placardage de wagons pose de nombreux problèmes, engendrant des coûts mais également une réduction de la sécurité (voir photos en annexe):
  - Mauvaise adhérence de la plaque-étiquette qui se décolle (basse température, surface humide, etc.),
  - Trop bonne adhérence de la plaque-étiquette qu'on arrive difficilement à ôter lorsque le wagon est vide.
17. Une signalisation orange par exemple par panneau rabattable est plus simple à utiliser. Elle permet de mettre le rail sur pied d'égalité avec la route en supprimant un facteur réduisant sa compétitivité.
18. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire reste tenu (en collaboration avec le transporteur) de s'assurer qu'il ait à tout moment un accès rapide et sans entraves aux informations selon le 1.4.3.6, notamment les n° ONU des marchandises transportées dans chaque wagon. En mode routier, ces informations ne sont par contre pas forcément disponibles rapidement en cas d'accident (chauffeur blessé, documents conservés dans la cabine inaccessibles ou détruits, etc.).

Remarques du Secrétariat :

1. En cas d'adoption de cette proposition, le 5.3.2 doit aussi être modifié puisqu'à l'inverse de l'ADR, il ne prévoit pas jusqu'à présent de panneaux orange sans indication du numéro d'identification du danger et du numéro ONU.
2. Dans le 7.5.3 modifié, une limitation aux panneaux orange sans indication du numéro d'identification du danger et du numéro ONU doit être effectuée puisque la modification pourrait sinon avoir pour conséquence qu'une distance de protection doive être respectée pour tous les wagons-citernes pour marchandises dangereuses ou les wagons transportant des marchandises dangereuses en vrac.

