

**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/GTP/2013/16**

23 octobre 2013

Original : allemand

**RID :** 2<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID  
(Copenhague, du 18 au 22 novembre 2013)

**Objet :** Prescriptions du RID relatives au ferroutage en trains mixtes (trafic combiné de voyageurs et de marchandises)

### **Proposition de l'Allemagne**

*Résumé :* Les prescriptions du RID relatives au ferroutage en trains mixtes devraient être rédigées plus clairement.

*Documents connexes :* Document OTIF/RID/CE/2012-A (Rapport sur la 51<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID), paragraphes 27 à 30

### **Introduction**

1. À sa 51<sup>e</sup> session, la Commission d'experts du RID (Berne, 30 et 31 mai 2012) a discuté du transport de marchandises dangereuses en ferroutage dans des trains transportant également des voyageurs (cf. document OTIF/RID/CE/2012-A, paragraphes 27 à 30).
2. L'Allemagne a alors été priée de présenter à la prochaine session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID un document révisé sur la base de ces discussions.

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.

3. Pendant ces discussions, plusieurs délégués avaient exprimé l'opinion que le RID devrait comporter une disposition concernant le transport international, selon laquelle l'accord de tous les pays concernés serait nécessaire, en sus de l'accord des autorités compétentes du pays d'origine de l'acheminement.
4. En outre, il avait été signalé que le chapitre 7.7 avait à l'origine été développé comme ligne directrice pour les voyageurs et que le nouvel aspect du ferroutage en trains mixtes devait donc plutôt être intégré dans une nouvelle section du chapitre 7.7, qui préciserait qu'il s'agit de ferroutage accompagné.
5. Par ailleurs, il avait également été mis en avant que le fait de réglementer le ferroutage au chapitre 7.7 comportait le risque qu'il pût en être déduit qu'une approbation de l'autorité compétente était également nécessaire pour d'autres transports en ferroutage accompagné.
6. À la suite de ce débat, l'Allemagne propose les modifications suivantes.

### **Proposition 1**

7. Pour éviter les malentendus, les nouvelles prescriptions pour le ferroutage en trains mixtes ne devraient pas être insérées dans le chapitre 7.7 mais plutôt dans un nouveau chapitre 7.8 :

#### **«Chapitre 7.8 Ferroutage en trains mixtes (trafic combiné de voyageurs et de marchandises)»**

Le transport de marchandises dangereuses en ferroutage dans des trains transportant également des voyageurs n'est possible qu'avec :

- l'accord de l'autorité compétente du pays d'origine, aux conditions qu'elle a fixées, et
- l'accord de tous les pays participants.

**Nota 1.** Les restrictions applicables dans le cadre de conditions de transport de droit privé des transporteurs ne sont pas affectées par ces dispositions.

**2.** Pour le transport en ferroutage non combiné au transport de voyageurs (à l'exception de l'accompagnement pour la route roulante), voir le 1.1.4.4.»

### **Justification**

8. Dans différents États, il est pour diverses raisons nécessaires d'autoriser le transport combiné de marchandises et de voyageurs. À l'heure actuelle, ceci est fait selon des bases juridiques hétérogènes. Puisque les conditions pour ces dérogations sont restrictives, tout du moins au sein de l'Union européenne, plusieurs États sont d'avis qu'il vaudrait mieux créer des conditions uniformes d'habilitation. Étant donné que seules des prescriptions disproportionnellement compliquées permettraient une réglementation technique de ces transports dans le RID, l'Allemagne est en faveur d'une décision décentralisée de l'autorité nationale compétente sur les conditions techniques de tels transports. Cette solution est conforme à la disposition de la directive n° 2008/68/CE, selon laquelle les États se réservent le droit d'établir des prescriptions de sécurité relatives au transport de marchandises dangereuses dans les trains de voyageurs.

## Proposition 2

9. En conséquence, les 1.1.2.2 et 1.1.2.3 du RID devraient être modifiés comme suit :

« **1.1.2.2** Le transport ~~international~~ de marchandises dangereuses dans des trains autres que des trains de marchandises conformément à l'article 5, § 1 a) de l'Appendice C est régi par les dispositions ~~des~~ chapitres 7.6 et 7.8. »

« **1.1.2.3** Le transport ~~international~~ de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules conformément à l'article 5, § 1 b) de l'Appendice C est régi par les seules dispositions de la sous-section 1.1.3.8 en relation avec le chapitre 7.7. »

## Justification

10. L'ajout au 1.1.2.2 d'un renvoi au chapitre 7.8 découle de la proposition n° 1.

Du reste, le mot « international » est inutile puisque le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID – Appendice C à la COTIF) régit uniquement le « transport international ». À ce titre, il a toutefois été constaté que les termes « transport international » et « transport international ferroviaire » sont également utilisés au 1.1.4.1.1, 1.9.1 et 1.9.5 du RID. Dans ces cas, on peut cependant arguer que l'ajout du mot « international » est nécessaire d'un point de vue rédactionnel et apporte une clarification.

---