

**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/2014/13**

7 avril 2014

Original : anglais

**RID :** 3<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID  
(Berne, 20 et 21 mai 2014)

**Objet :** 1.4.3.6 b) du RID

**Proposition de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et de la Suède**

**Documents de référence :**

- OTIF/RID/CE/2010/2
- Document informel INF.8 de la 47<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID
- OTIF/RID/CE/GTP/2013/6 et
- Rapport OTIF/RID/CE/GTP/2013-A

**Contexte**

1. Le 1.4.3.6 du RID est libellé comme suit :

**« 1.4.3.6 Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire**

Dans le cadre du 1.4.1, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a notamment les obligations suivantes : il doit :

- a) veiller à ce que des plans d'urgence internes pour les gares de triage soient établis conformément au chapitre 1.11 ;

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.

- b) s'assurer qu'il ait à tout moment tout au long du transport un accès rapide et sans entraves au moins aux informations suivantes :
- la composition du train en indiquant le numéro de chaque wagon et la catégorie de wagon lorsque celle-ci n'est pas déjà incluse dans le numéro de wagon,
  - les Nos ONU des marchandises dangereuses transportées dans ou sur chaque wagon ou, lorsque seules des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées sont transportées conformément au chapitre 3.4 et qu'un marquage du wagon ou du grand conteneur est requis selon le chapitre 3.4, l'indication de la présence de marchandises de ce type,
  - la position de chaque wagon dans le train (place des wagons).

Ces informations ne pourront être mises à la disposition que des services qui en ont besoin aux fins de sécurité, de sûreté ou d'intervention d'urgence.

**NOTA.** Les modalités de transmission des données sont fixées par les règles d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. ».

2. Les prescriptions du RID permettent à l'expéditeur d'appliquer soit le 5.4.1.1.6.1 soit le 5.4.1.1.6.2.1 lorsqu'il indique des détails sur les emballages ou récipients vides non nettoyés dans le document de transport. S'il applique les conditions du 5.4.1.1.6.2.1, il ne doit pas indiquer le numéro ONU dans le document de transport et le transporteur n'est donc pas en mesure de le transmettre au gestionnaire d'infrastructure, en application du 1.4.2.2.5, en cas d'incident.
3. À la 2<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, la Suède a présenté le document OTIF/RID/CE/GTP/2013/6 sur la procédure de notification des numéros ONU des emballages vides non nettoyés au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.
4. Le nouveau tiret suivant était proposé pour le 1.4.3.6 b) :  
  
« – lorsque des emballages vides non nettoyés répondant au 5.4.1.1.6.2.1 sont transportés, la seule indication de leur présence, ».
5. Toutefois, les représentants des Pays-Bas, la Commission européenne et l'UIC étaient d'avis qu'il vaudrait mieux amender le second tiret du 1.4.3.6 b) afin d'indiquer que le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ne devrait avoir accès au numéro ONU que dans la mesure où il doit apparaître dans le document de transport.
6. L'Autriche, la Belgique et les Pays-Bas ont commenté cette proposition. Personne n'a remis en cause la nécessité de fournir le numéro ONU au gestionnaire d'infrastructure s'il est indiqué dans le document de transport. Les difficultés surviennent lorsque le numéro n'est pas indiqué dans ce document.
7. Les commentaires reçus divergeaient et il ne nous a donc pas été possible de soumettre une seule proposition. Cette question doit cependant être résolue au plus vite et nous proposons donc trois options.

## Propositions

8. Pour la Suède, l'Autriche, les Pays-Bas, la Commission européenne et l'UIC, il doit apparaître clairement que le numéro ONU ne doit pas être fourni au gestionnaire d'infrastructure s'il ne doit pas être inscrit sur le document de transport (options 1 et 2).

### Option 1

9. Amender le second tiret du 1.4.3.6 b) comme suit (les modifications sont soulignées ou barrées) :
- « – les Nos ONU des marchandises dangereuses transportées dans ou sur chaque wagon, dans la mesure où ils doivent être indiqués dans le document de transport, ou, lorsque ~~seules des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées~~ sont transportées conformément au chapitre 3.4 et qu'un marquage du wagon ou du grand conteneur est requis selon le chapitre 3.4, l'indication de la présence de marchandises de ce type, ».
10. Cette option peut être interprétée en ce sens que seuls les numéros ONU ne doivent pas être indiqués, tandis que les autres informations sont toujours requises.

### Option 2

11. Remplacer la dernière phrase du 1.4.3.6 b) par les deux phrases suivantes (les modifications sont soulignées ou barrées) :
- « Ces informations ne sont pas nécessaires si le numéro ONU n'a pas à être indiqué dans le document de transport ou si le marquage du wagon ou du grand conteneur est requis selon le chapitre 3.4. En tout état de cause, ces informations ne pourront être mises à la disposition que des services qui en ont besoin aux fins de sécurité, de sûreté ou d'intervention d'urgence. ».
12. Cette option signifierait que ni les numéros ONU ni l'ensemble des informations du b) ne doivent être indiqués.

### Option 3

13. La Belgique souhaite une solution similaire à l'indication des quantités limitées de plus de 8 tonnes, à savoir la simple indication de la présence des emballages vides non nettoyés (option 3).
14. Amender le second tiret du 1.4.3.6 b) comme suit (les modifications sont soulignées ou barrées) :
- « – les Nos ONU des marchandises dangereuses transportées dans ou sur chaque wagon ou, ~~lorsque seules des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées sont transportées conformément au chapitre 3.4 et qu'un marquage du wagon ou du grand conteneur est requis selon le chapitre 3.4,~~ l'indication de la présence de marchandises de ce type si le numéro ONU des marchandises dangereuses ne doivent pas apparaître dans le document de transport, l'indication de leur présence.
- NOTA.** Cela vaut également pour les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées lorsqu'un marquage du wagon ou du grand conteneur est requis selon le chapitre 3.4. ».
15. La Belgique souhaiterait également changer l'ordre des deuxième et troisième tirets.

### Justification

16. Selon nous, l'obligation d'indiquer dans le document de transport la présence d'emballages vides non nettoyés dans le train ne présente aucun avantage pour la sécurité, ou un avantage mineur, étant donné que, comme avec les quantités limitées, aucun détail spécifique des mar-

chandises dangereuses qu'ils contenaient (à savoir les numéros ONU) n'est fourni. En outre, les quantités sont normalement minimales ou « zéro » pour les emballages vides non nettoyés.

17. Nous nous demandons donc pourquoi, vu qu'il n'est pas obligatoire d'informer le gestionnaire d'infrastructure de la présence de marchandises dangereuses en quantités limitées (jusqu'à 8 tonnes), une telle obligation devrait être introduite pour les emballages vides non nettoyés sans quantité de chargement significative. Cela n'est selon nous pas justifié en termes de sécurité.
18. Si les emballages vides non nettoyés sont acheminés conformément au 1.1.3.5 du RID, le transport peut même avoir lieu sans que les prescriptions du RID soient appliquées.
19. De plus, il faut noter que les wagons et conteneurs transportant des emballages vides non nettoyés sont marqués avec des plaques-étiquettes. Les entreprises ferroviaires sont en mesure, au moyen de l'étiquette de marchandise dangereuse indiquée dans les documents de transports (à savoir les consignes écrites), de transmettre à tout moment les informations sur les propriétés dangereuses des résidus de marchandises dangereuses restant dans les emballages vides au gestionnaire d'infrastructure et/ou aux services d'urgence.
20. Si ces détails ne sont disponibles qu'une fois les services d'urgence arrivés sur les lieux, les propriétés dangereuses peuvent également être communiquées avec les plaques-étiquettes placées sur les wagons/conteneurs.
21. Nous avons également examiné la situation en transport routier. Sur la route, les emballages vides non nettoyés sont généralement transportés conformément au 1.1.3.6 de l'ADR (catégorie de transport 4), c.-à-d. sans marquage du moyen de transport. Par conséquent, aucune information sur les matières dangereuses n'est disponible s'il n'y a pas accès au document de transport.
22. S'il devenait obligatoire d'informer les gestionnaires d'infrastructure des emballages vides, cela engendrerait des coûts EDI élevés et des problèmes d'interface pour les transporteurs, sans avantage perceptible ou amélioration de la sécurité (similairement à l'indication des quantités limitées < 8 tonnes).

---