



**OTIF/RID/CE/GTP/2015/9**

6 octobre 2015

Original : allemand

**RID :** 5<sup>e</sup> réunion du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID  
(Zagreb, 23-27 novembre 2015)

**Objet :** Vérification par le transporteur du marquage des marchandises dangereuses  
emballées en quantités limitées conformément au chapitre 3.4

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

## Introduction

1. Selon le 1.4.2.2.1 RID, le transporteur qui prend en charge les marchandises dangereuses au point de départ est tenu de procéder à certaines vérifications. Ces vérifications doivent être effectuées à l'aide des documents de transport et des documents d'accompagnement par un contrôle visuel du wagon ou du conteneur et le cas échéant du chargement.
2. Le transporteur s'assure p. ex. que les plaques-étiquettes et les marquages prescrits pour les wagons/conteneurs sont bien apposés, en comparant les indications figurant dans le document de transport (code danger, numéro ONU, numéro des modèles d'étiquette de danger) aux marquages du wagon/conteneur.
3. Contrairement aux quantités exceptées, qui sont pourtant nettement moins critiques en termes de sécurité, il n'existe aucune prescription de traçabilité pour les quantités limitées. Dans le cas des quantités exceptées, l'expéditeur doit, selon le 3.5.6, inscrire la mention standard « MARCHANDISES DANGEREUSES EN QUANTITÉS EXCEPTÉES » et indiquer le nombre de colis dans un document d'accompagnement.
4. En présence de quantités limitées, en revanche, il n'est pas obligé de fournir au transporteur des informations standardisées sur la marchandise dangereuse. Il doit seulement l'informer de manière traçable du poids brut des quantités limitées expédiées.
5. Étant donné qu'en cas de quantités limitées le transporteur ne dispose pas de document de transport comportant des indications sur la marchandise dangereuse, il n'est pas en mesure

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

de vérifier s'il faut apposer un marquage sur le wagon/conteneur. Par ailleurs, le fait qu'en cas de quantités limitées il n'y ait pas obligation de traçabilité compliquée singulièrement l'acquisition et la saisie de ces informations dans le système informatique du transporteur.

6. Pour cette raison, l'UIC n'a pas non plus repris la vérification du marquage des marchandises emballées en quantités limitées au point 5 de la fiche UIC 471-3 O (catalogue en 10 points).
7. Pour permettre/simplifier l'opération consistant pour le transporteur à vérifier si les marchandises dangereuses en quantités limitées sont correctement marquées et faciliter l'enregistrement informatique de ces envois de marchandises dangereuses, il serait donc souhaitable, y compris pour les quantités limitées, d'imposer une obligation de marquage systématique et d'avoir une consigne claire quant à la documentation à établir.
8. En l'occurrence, il conviendrait aussi de mettre en application les prescriptions générales du 5.4.0 ainsi que les dispositions relatives à la forme et à la langue à utiliser du 5.4.1.4.
9. En outre, il importerait à cette occasion d'étendre la portée du 1.4.2.2.1 en incluant la vérification du marquage prévu pour les quantités limitées. Par ailleurs, il conviendrait d'ancrer au 1.4.3.6 b) la fourniture systématique d'informations sur les quantités limitées au gestionnaire d'infrastructure (et non pas seulement à partir de 8 tonnes).
10. Si la proposition est acceptée, l'UIC adapterait également le point 5 de la fiche UIC 471-3 O en conséquence, en intégrant la vérification du marquage prévu par la chapitre 3.4.

### Proposition

11. Il est proposé d'apporter les modifications suivantes au RID :

**3.4.1** Modifier comme suit l'alinéa e) (les ajouts sont soulignés) :

« e) de la partie 5, 5.1.2.1 a) i) et b), 5.1.2.2, 5.1.2.3, 5.2.1.9, 5.4.0, 5.4.1.4 et 5.4.2 ; »

**3.4.12** Le libellé est modifié comme suit (les modifications sont soulignées) :

« **3.4.12** ~~Préalablement au transport,~~ Les expéditeurs de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent fournir au transporteur un document de transport comportant les indications suivantes :

« MARCHANDISES DANGEREUSES EN QUANTITÉS LIMITÉES. MASSE BRUTE TOTALE X KG ».

Les chargeurs de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent respecter les dispositions de marquage définies aux 3.4.13 à 3.4.15. »

**3.4.14** Le libellé est modifié comme suit :

« **3.4.14** (supprimé) ».

### Modifications en résultant

12. **1.4.2.2.1** Modifier comme suit la lettre f) en tenant compte des changements prévus par le document INF.48 de la Réunion Commune RID/ADR/ADN, du 15 au 25 septembre 2015 à Genève :

- « f) s'assurer que les plaques-étiquettes et les marques prescrites aux chapitres 3.4 et 5.3 pour les wagon et conteneurs sont apposées ; »

**1.4.3.6** À l'alinéa b), deuxième tiret, biffer :

« et qu'un marquage du wagon ou du grand conteneur est requis selon le chapitre 3.4, »

**Justification**

13. Une traçabilité uniforme et simple ainsi qu'un marquage systématique des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées faciliteront le déroulement des transports, homogénéiseront les opérations et permettront à l'ensemble des participants à la chaîne de transport (y compris les équipes d'intervention et de secours) d'identifier sans équivoque de tels envois à la fois sur la base du marquage et du document de transport. En outre, cela facilitera considérablement l'utilisation des systèmes informatiques et l'application des dispositions de la STI TAF qui prévoient également la fourniture de données sur les quantités limitées.
14. Par ailleurs, cela accroîtra la sécurité des transports, car le gestionnaire de l'infrastructure recevra systématiquement, à l'avenir, même en dessous d'une masse brute de 8 tonnes, des informations sur les quantités limitées présentes dans le train et pourra les transmettre aux équipes d'intervention et de secours.
15. Cela facilitera également les opérations aux interfaces avec le trafic maritime d'exportation, dans la mesure où il ne sera plus nécessaire d'apposer un marquage a posteriori.

**Faisabilité**

16. L'application des prescriptions s'en trouvera simplifiée, car l'information sur la présence de quantités limitées sera transmise dans tous les cas à l'aide d'une mention dans le document de transport et d'un marquage, indépendamment des limites de quantité.
  17. Dans un deuxième temps, ces prescriptions pourraient également être introduites dans l'ADR.
-