



INF. 10

16 novembre 2015

Original : français

RID : 5^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Zagreb, 23-27 novembre 2015)

Objet : Suite des discussions sur les propositions 3 et 4 du document
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/35 « Amendements à la section 5.4.3.4 (Consignes
écrites) »

**Observations de l'UIC concernant le document OTIF/RID/CE/GTP/2015/8 présenté par la
Roumanie**

Introduction

1. Lors de la réunion commune RID/ADR/ADN de septembre 2015, l'UIC a attiré l'attention des participants sur les risques de promouvoir une démarche d'harmonisation visant à imposer des prescriptions communes aux modes de transport routier et ferroviaire concernant les « consignes écrites », tant sur la forme que sur le fond. La proposition de la Roumanie à la présente réunion souligne pour sa part qu'elle ne vise pas à « limiter ou à fixer définitivement la taille du document contenant les consignes écrites ».
2. Lors des travaux menés en 2008 en vue d'introduire le concept de « consignes écrites » dans le RID, (Document OTIF/RID/CE/2008/20 de la 46^e session de la Commission d'experts du RID à Hambourg), l'UIC avait explicité les spécificités ferroviaires et développé plusieurs arguments favorables à l'harmonisation du contenu des consignes écrites avec l'ADR mais défavorables à l'imposition d'une forme unique de ces consignes (Document OTIF/RID/CE/2008/22). L'UIC avait expliqué que la mise en œuvre de telles consignes dont le principe existait déjà dans la plupart des entreprises ferroviaires, relève « naturellement » de l'organisation de la sécurité mise en œuvre pour le mode de transport concerné. Les différences fondamentales avec le transport routier avait été mises en évidence, en allant à l'essentiel.

3. Les arguments avancés en 2008 sont toujours valables en substance et l'UIC estime qu'il faut en outre tenir compte de la législation ferroviaire en général qui a été renforcée au plan européen¹, notamment celle relative au transport de marchandises. La documentation à remettre au conducteur de train et les équipements à mettre à disposition dans la cabine des locomotives font désormais l'objet de dispositions précises et les entreprises ferroviaires doivent prévoir dans leur système de gestion de la sécurité (SGS) les dispositions nécessaires à leurs activités en vue d'obtenir leur certificat de sécurité. Ces dispositions dépendent aussi des types d'engin par exemple et il faut se rappeler que les engins ne sont qu'exceptionnellement dédiés à un trafic particulier. La plupart des équipements et outillages à bord des cabines, imposés par la version actuelle des consignes écrites, sont également prévus la réglementation ferroviaire pour assurer la sécurité ferroviaire en général. L'habit d'avertissement destiné au conducteur est un moyen général de protection du personnel. Des exigences particulières liées à la sécurité du travail ou à la sécurité civile, par exemple, peuvent être imposées par la législation nationale, comme cela est prévu par le modèle actuel de consignes écrites.
4. Des équipements, outillages à bord ou documents peuvent être affectés à la cabine de la locomotive mais ils peuvent aussi être attribués au conducteur à titre personnel et dans ce cas il en est responsable. Il peut arriver dans certains pays ou entreprises que des moyens soient affectés aux deux, par exemple un habit d'avertissement, un appareil d'éclairage portable. Cela n'est pas le fait du hasard. Il résulte à la fois de l'application de la réglementation applicable et des dispositions prises volontairement par l'entreprise ferroviaire dans le cadre de son propre système de gestion de la sécurité (SGS).
5. Les équipements, les outillages de bord et la documentation mis à disposition en cabine ou attribués personnellement aux conducteurs font l'objet d'un inventaire et de vérifications périodiques par l'entreprise ferroviaire. Des contrôles inopinés lors d'audits de sécurité sont en outre réalisés par les autorités compétentes.
6. Il apparaît que le contenu des consignes écrites, prévu actuellement par le RID constitue dans les faits un contenu réglementaire minimal. Il est en effet susceptible d'être complété à l'initiative de l'entreprise ferroviaire avec divers renseignements permettant au conducteur d'inscrire son action dans l'exploitation : numéro de téléphone d'urgence interne, dispositions à prendre en relation en cas de risque pour la sûreté (chapitre 1.10 du RID). Le contenu des consignes écrites actuelles est en outre utilisé par ailleurs pour l'établissement des consignes de sécurité destinées aux autres personnels concernés. Ce contenu est largement utilisé pour réaliser les formations prévues au chapitre 1.3. Ces consignes de sécurité reproduisent pour l'essentiel les consignes écrites destinées aux conducteurs mais elles peuvent comporter en plus des instructions adaptées aux métiers et aux spécificités locales de l'exploitation ferroviaire.
7. Concernant la forme des consignes écrites, l'imposition d'un « quatre pages » (« doivent » de la proposition de la Roumanie au lieu du « devraient » de la version actuelle) posera des difficultés aux entreprises ferroviaires qui ont déjà intégré les prescriptions du RID dans une forme adaptée à leur documentation d'entreprise. Lorsque les consignes écrites sont fournies au conducteur en format papier, elles peuvent être incluses dans son classeur personnel ou lui être fournies sous la forme de dépliant plastifié de 4, 6 ou 8 pages. Dans le cadre de la dématérialisation de l'information, de plus en plus d'entreprises ferroviaires fourniront cette information sous forme électronique à l'aide de divers supports informatiques portables. Imposer une forme unique de 4 pages rendra plus compliquée la conception de l'interface homme/machine, notamment sous ses aspects ergonomiques. Ces moyens électroniques ne sont pas dédiés au transport de marchandises dangereuses et il est donc important aussi d'organiser l'information de manière homogène.
8. À la fin du document présenté par la Roumanie, la « justification » mérite discussion aussi.

¹ Voir en particulier le Règlement (UE) n° 1302/2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « matériel roulant », notamment le 4.2.9.4 relatif à l'outillage embarqué et les équipements portatifs.

Aucun inconvénient n'est envisagé et il est affirmé que la sécurité est accrue par la clarté du texte. Le motif de la démarche ne relève-t-il pas essentiellement d'une volonté d'aligner les consignes écrites du rail sur le modèle routier ? L'UIC est favorable dans son principe à l'harmonisation multimodale en vue de favoriser le développement de l'intermodalité mais il n'y a ici aucun enjeu intermodal, le ferroutage étant organisé de manière spécifique (les consignes écrites du véhicule routier relèvent de l'ADR).

9. Avec les points développés ci-dessus, l'UIC ne souhaite pas relancer le débat qui a eu lieu en 2008. Son objectif est de contribuer à la clarté des débats autour de la proposition de la Roumanie. L'harmonisation multimodale doit être recherchée dans son domaine de pertinence mais il importe aussi de tenir compte des conditions opérationnelles de l'exploitation ferroviaire en général et de l'acheminement des marchandises en particulier.

Propositions

10. Concernant les propositions faites par la Roumanie, l'UIC estime que :
- la modification proposée (proposition 3, point 16) n'est pas justifiée ;
 - l'ajout « pour son usage personnel » (Proposition 4, point 18) mérite d'être explicité. Comme le montre les points développés plus haut, divers outillages à bord, équipements et documents, se trouvent dans la cabine et leurs conditions d'utilisation relèvent largement du métier de conducteur, notamment de son évaluation des risques en situation de travail. Le fait de souligner que les équipements doivent se trouver dans la cabine pour son usage personnel peut paraître logique mais ces équipements ne sont par définition pas personnels. Le conducteur peut disposer ces équipements à titre personnel et dans cas il n'est pas nécessaire de souligner qu'il doit les utiliser ;
 - l'alternative « pour utilisation en cas d'accident ou d'incident » proposée à la fin du document (proposition, point 6) paraît plus réaliste mais là aussi on peut se demander si cette proposition est réellement utile. Les équipements peuvent en effet être utilisés en l'absence d'accident ou d'incident. C'est notamment le cas de l'« habit d'avertissement » dont le port est obligatoire par le conducteur, notamment lorsque celui-ci est amené à se déplacer sur la voie ferrée. Il en est de même de l'utilisation de l'appareil d'éclairage portable lorsqu'il fait nuit.