



---

**SECRETARIAT GENERAL DE L'OTIF – COMMISSION  
EUROPEENNE**

**INTERACTION ENTRE LE RID ET LES ATMF**

**AMELIORATION DE LA COHERENCE  
ENTRE LES APPENDICES C ET G A LA COTIF**

## INTRODUCTION

Les réflexions contenues dans le présent document ont été inspirées par une étude intitulée «*Analysis of the interactions and coherence between railway and dangerous goods legislation in the European Union*»<sup>1</sup> (Analyse de l'interaction et de la cohérence entre la législation sur les chemins de fer et la législation sur le transport des marchandises dangereuses dans l'Union européenne) réalisée en mars 2013 pour le compte de la Commission européenne. Cette étude délimite et analyse le champ d'application et les recoupements entre les règles de sécurité et d'interopérabilité de l'Union européenne (UE) dans le domaine du transport ferroviaire, d'une part, et les règles relatives au transport ferroviaire des marchandises dangereuses, d'autre part. S'il ressort des conclusions qu'il n'existe pas de conflit important entre ces règles, les auteurs du rapport énumèrent cependant quelques points qu'une meilleure coopération permettrait d'améliorer.

Cette étude présente de l'intérêt pour l'OTIF parce que ces deux domaines de la législation sont aussi couverts par la COTIF, en particulier :

1. le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID); L'UE a mis en œuvre les règles du RID en adoptant la directive 1996/49/CE, qui concernait uniquement le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, puis la directive 2008/68/CE visant à établir un cadre juridique commun aux trois modes de transport intérieur (routier, ferroviaire et par voies navigables). Cette dernière rend le RID applicable aux transports intérieurs dans les États membres de l'UE en plus des transports internationaux ;
2. les règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF). Ces dispositions sont, dans une large mesure, équivalentes aux dispositions relatives à l'interopérabilité dans l'UE, avec lesquelles elles sont harmonisées. L'article 3a des ATMF expose notamment les conditions applicables à la reconnaissance mutuelle de l'admission/autorisation des véhicules sur la base des règles de la COTIF ou de celles de l'UE.

Les interactions et la cohérence entre la législation sur les chemins de fer et la législation sur le transport des marchandises dangereuses dans l'UE, examinées dans l'étude mentionnée ci-dessus, sont donc également pertinentes pour l'OTIF.

Les règles du RID se fondent, en grande partie, sur celles contenues dans les recommandations de l'ONU pour le transport de marchandises dangereuses et son annexe, les «règlements types», qui couvrent tous les modes de transport. Les règlements types constituent un ensemble de dispositions de base qui permettent un développement harmonisé des règles internationales applicables aux différents modes de transport, y compris les transports routiers, maritimes et aériens.

En raison du degré élevé d'interconnexion entre les règles relatives au transport de marchandises dangereuses pour les différents modes de transport, la coordination entre la CEE-ONU et l'OTIF assurée, en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par route, rail et voies navigables, par la réunion conjointe du groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses et de la commission d'experts du RID, se révèle

---

<sup>1</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2013-03-10-rail-dangerous-goods.pdf>

essentielle. Elle permet en effet d'approfondir l'harmonisation sur des aspects qui ne sont pas couverts par les règlements types des Nations unies et constitue, dans le même temps, un outil économique et rationnel pour adapter les règles aux progrès techniques dans le cadre d'un cycle de deux ans. L'harmonisation du RID avec d'autres réglementations relatives aux marchandises dangereuses facilite la circulation des marchandises dangereuses, sur le plan géographique comme au niveau intermodal. Il convient donc de tout mettre en œuvre pour préserver cette méthode de travail.

Cependant, les règlements types des Nations unies ne couvrent pas tous les éléments nécessaires au transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Le RID contient donc des règles spécifiques applicables au transport ferroviaire de marchandises dangereuses, qu'il importe de coordonner avec d'autres règles dans le domaine ferroviaire qui ont aussi une incidence sur le transport de marchandises dangereuses.

Le présent document, élaboré conjointement, examine les possibilités d'améliorer la cohérence entre le RID et les ATMF. La CE et le secrétariat de l'OTIF s'accordent à reconnaître que l'OTIF serait l'enceinte appropriée pour aborder la plupart des questions analysées dans l'étude.

Il existe, outre les exigences applicables à la construction des wagons, d'autres divergences entre le RID et la législation de l'UE qui font l'objet d'une analyse détaillée dans l'étude précitée. Cependant, il serait préférable de ne les aborder qu'à un stade ultérieur, car cela nécessiterait un examen de questions liées à la sécurité et à l'analyse des risques qui ne font actuellement pas partie des règles relevant des ATMF.

## **RID ET ATMF**

Le RID (appendice C à la COTIF) fixe les règles applicables au transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer. Elles concernent en particulier : la classification des marchandises, l'utilisation des emballages, l'utilisation des citernes, les procédures d'expédition, les prescriptions relatives à la construction et à l'agrément des emballages et aux épreuves qu'ils doivent subir et les exigences générales concernant les unités de transport. En outre, le RID contient également un nombre limité de prescriptions relatives à la conception des wagons utilisés pour le transport de certaines marchandises dangereuses.

Les ATMF (appendice G à la COTIF) fixent les règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international. Les ATMF portent sur les prescriptions applicables aux véhicules, les procédures d'homologation et les prescriptions et responsabilités liées à l'utilisation de ces véhicules en trafic international. Elles s'appliquent à tous les véhicules utilisés en trafic international, notamment ceux qui sont destinés au transport de marchandises dangereuses. Elles sont alignées sur les principes de la législation de l'UE dans le domaine des transports ferroviaires, et notamment sur les principes de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire et, dans une certaine mesure, certaines parties de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer<sup>2</sup>. Les wagons utilisés pour le transport de marchandises dangereuses se trouvent dans le

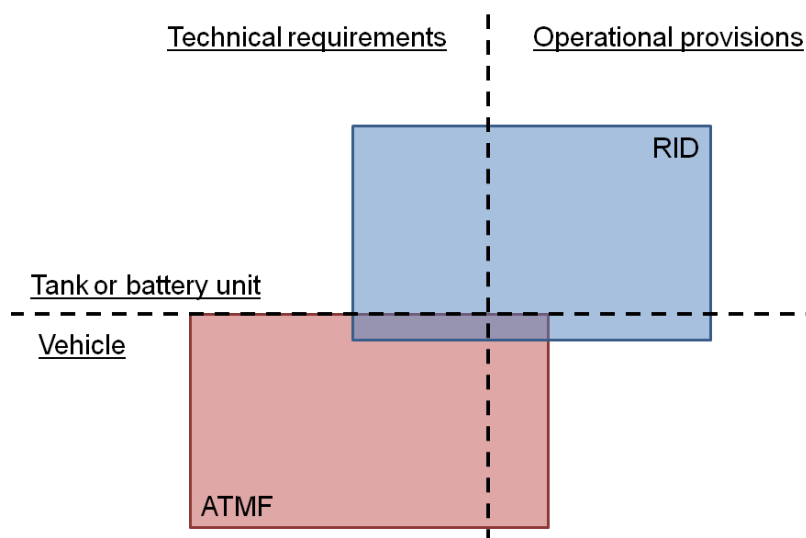
---

<sup>2</sup> Notamment les dispositions concernant l'entité chargée de l'entretien.

champ d'application de ces directives et du droit dérivé de l'UE (spécifications techniques d'interopérabilité (STI), par exemple).

Les prescriptions applicables aux véhicules prévues par les ATMF figurent dans des prescriptions techniques uniformes (PTU) élaborées sur la base des STI de l'UE. Pour que les véhicules puissent être admis à circuler aussi bien dans l'UE que dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE, les PTU et les STI doivent être totalement équivalentes.

Il existe des recouvrements (limités) entre les dispositions du RID et des ATMF relatives à la conception des véhicules ainsi qu'aux tâches d'exploitation et aux responsabilités applicables à leur utilisation en trafic international. C'est ce qui ressort de la figure ci-dessous.



## PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX VEHICULES

Les prescriptions relatives aux wagons de marchandises imposées par les ATMF s'appliquent à tous les types de wagons de marchandises, y compris ceux qui sont destinés au transport de marchandises dangereuses. La plupart des prescriptions relatives aux véhicules figurant dans les ATMF sont directement ou indirectement liées à la sécurité des transports ferroviaires et sont de ce fait également importantes pour la sécurité du transport de marchandises dangereuses par rail. Par exemple, la solidité du véhicule et du système de freinage contribuent à la sécurité ferroviaire en général. Le RID ne reproduit pas ces dispositions générales, mais ajoute des prescriptions spécifiques applicables aux wagons destinés à être utilisés pour le transport de substances (très) dangereuses. Les ATMF contiennent des références<sup>3</sup> au RID et exigent, le cas échéant, le respect des prescriptions du RID applicables aux véhicules.

En ce qui concerne les prescriptions relatives aux véhicules, le RID complète, par conséquent, les prescriptions applicables au système ferroviaire général définies dans les ATMF. Cela s'explique par le fait que les objectifs de la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses sont différents de ceux de la réglementation générale dans le domaine ferroviaire en raison de la nécessité de garantir une protection renforcée pour la rétention des

<sup>3</sup> Article 7, paragraphe 1, des ATMF

marchandises dangereuses et d'éviter toute conséquence catastrophique en cas d'accident. À cette fin, pour les prescriptions spécifiques aux marchandises dangereuses applicables aux véhicules, il est utile de pouvoir compter sur une expertise appropriée, notamment lorsque ces prescriptions dépendent de la nature des marchandises et s'appliquent à des listes spécifiques de marchandises dangereuses.

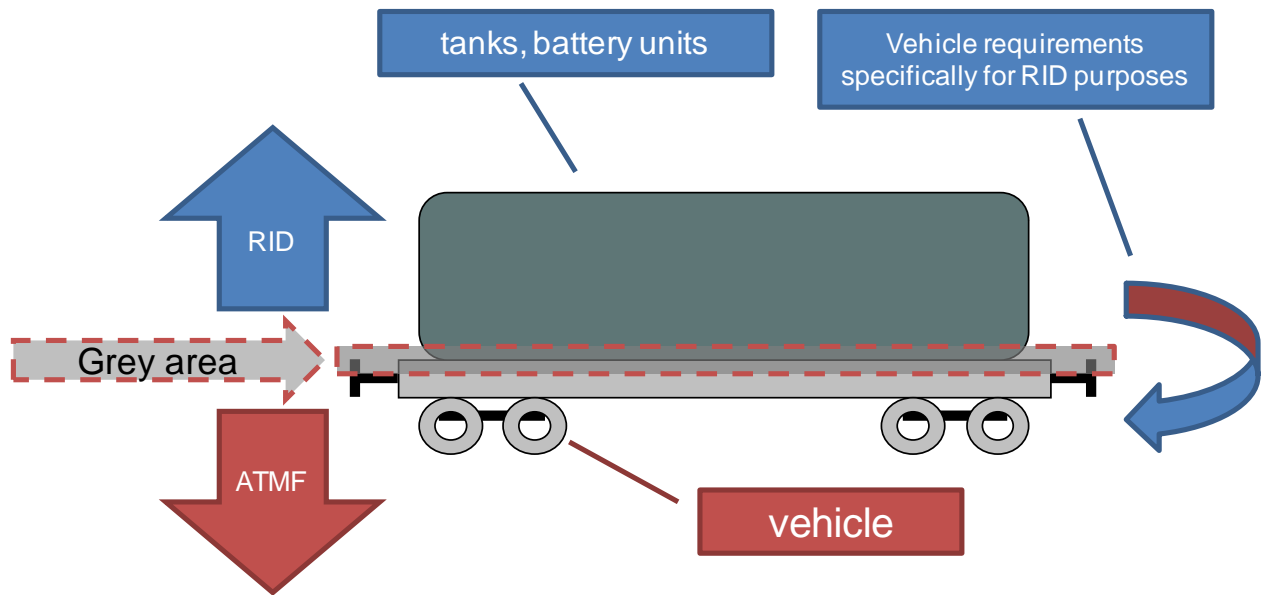
Aujourd'hui, il est possible de concevoir des wagons qui satisfont aux prescriptions des ATMF comme à celles du RID, mais il faut assurer la cohérence à la fois en ce qui concerne la compatibilité technique et la sécurité de l'intégration dans le véhicule. Il importe de garantir cette cohérence non seulement aujourd'hui, mais aussi à l'avenir.

Conformément aux articles 18 et 20 de la COTIF, la commission d'experts du RID et la commission d'experts techniques des ATMF peuvent toutes les deux prendre des décisions visant à modifier la convention dans leur domaine de compétence respectif. Les deux commissions ne sont soumises à aucune obligation légale en matière de coordination, et elles peuvent donc, en théorie, adopter des prescriptions redondantes ou contradictoires.

Comme cela a été expliqué ci-dessus, les ATMF s'appliquent à tous les véhicules utilisés en trafic international, y compris ceux qui sont destinés au transport de marchandises dangereuses. Par conséquent, il importe que les règles du RID en général n'entrent pas en conflit avec celles qui sont spécifiques à ces véhicules. Jusqu'ici, une coopération informelle a permis de remédier à ce problème, mais elle pourrait être améliorée par la mise en place d'un cadre au sein duquel seraient coordonnés les quelques sujets qui relèvent de la compétence des deux commissions.

## **POSSIBLE SCENARIO DE COORDINATION**

D'un point de vue conceptuel, on peut, dans le cas d'un wagon-citerne par exemple, représenter la différence entre les prescriptions du RID et celles des ATMF par une zone grise entre la citerne (y compris ses équipements) et le reste du véhicule, comme sur la figure ci-dessous :



Par conséquent, il convient de coordonner l'adoption de dispositions concernant des mesures spécifiques aux véhicules relatives à la sécurité du transport international de marchandises dangereuses par rail entre la commission d'experts du RID et la commission d'experts techniques des ATMF afin d'étudier la compatibilité des prescriptions spécifiques aux marchandises dangereuses applicables aux véhicules avec celle des prescriptions générales relatives aux véhicules.

Le processus de coordination entre les deux commissions devrait être soumis à un examen plus approfondi et faire l'objet d'un accord garantissant son efficacité sans pour autant imposer une charge excessive aux commissions.

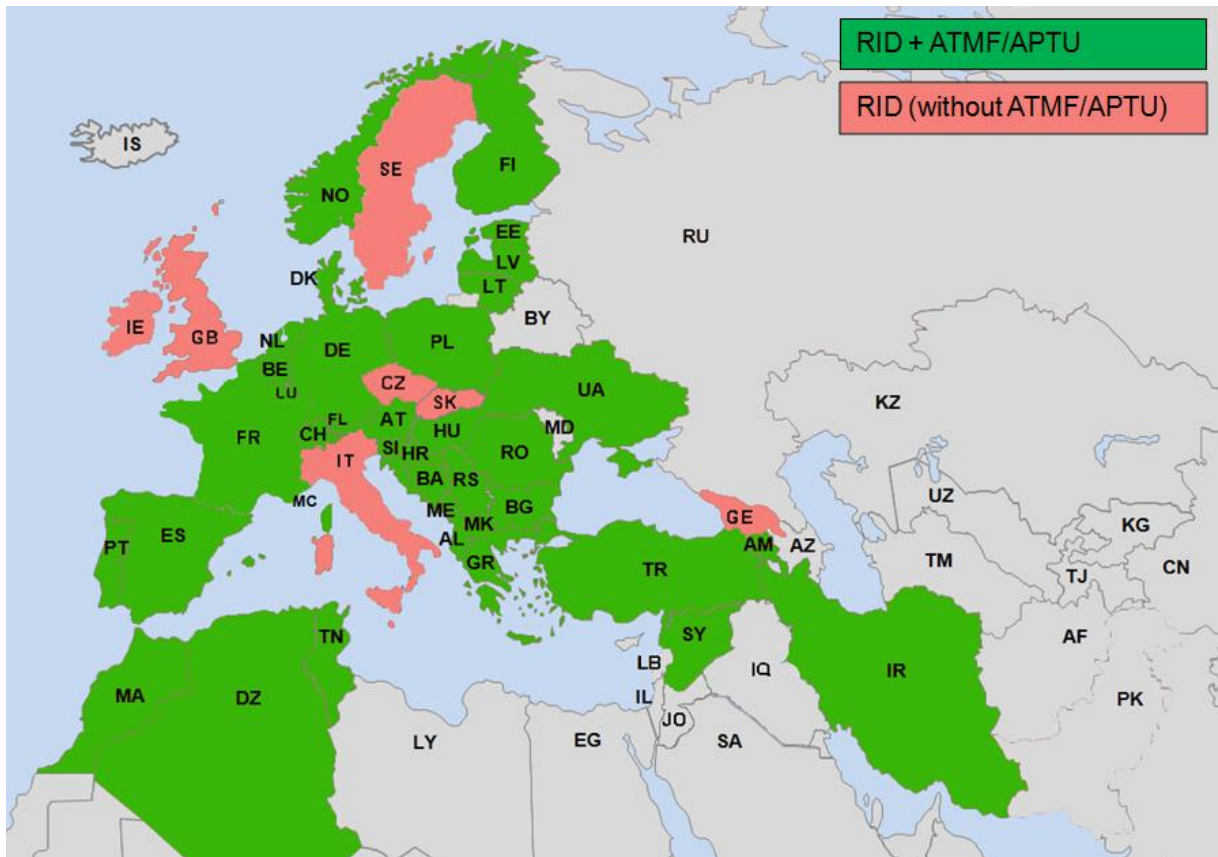
On peut également envisager une nouvelle étape consistant à inclure dans les ATMF toutes les prescriptions relatives aux véhicules. Si les prescriptions du RID étaient intégrées aux PTU et aux STI, il faudrait qu'elles soient coordonnées avec l'UE. En cas de modification des STI, l'Agence ferroviaire européenne devrait être associée au processus d'élaboration, et le RISC<sup>4</sup> devrait donner son avis avant que la Commission européenne puisse adopter les prescriptions. Pour faciliter la formulation d'un avis, il serait bon de prévoir, au niveau de la Commission européenne, une coordination entre le RISC et la commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses du RID.

L'approche proposée permettrait de vérifier toutes les dispositions concernant des mesures spécifiques aux véhicules relatives à la sécurité du transport international de marchandises dangereuses par rail dans le cadre du même processus d'admission/autorisation que toutes les autres prescriptions relatives aux véhicules exposées dans les PTU/STI, y compris une évaluation de la conformité par un organisme notifié ou une entité chargée de l'évaluation.

<sup>4</sup> Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire

## CHAMP D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE

Les champs d'application géographiques du RID et des ATMF ne sont pas identiques. En effet, de nombreux États appliquent le RID mais pas les ATMF; ils figurent en rouge sur la carte ci-dessous. La plupart des pays qui appliquent le RID mais pas les ATMF sont des États membres de l'UE qui doivent, à ce titre, appliquer les STI, c'est-à-dire des règles techniques équivalentes à celles qui sont en vigueur dans les pays appliquant les ATMF.



Pour les pays non membres de l'UE qui n'appliquent pas les ATMF (uniquement la Géorgie au moment de la rédaction du présent document), il convient de s'assurer que les dispositions du RID relatives aux véhicules continuent à s'appliquer.

## AUTRES HARMONISATIONS A PREVOIR ENTRE LES ATMF ET LE RID

Les divergences entre le RID et les ATMF sont peu nombreuses. Néanmoins, sur certains aspects, la cohérence pourrait être améliorée, ou est en train de l'être.

Au moment de la rédaction du présent document, le RID n'applique pas le concept d'entité chargée de l'entretien<sup>5</sup> (ECM), alors que le règlement concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons couvre les wagons utilisés pour le transport de

<sup>5</sup> Annexe A aux ATMF

marchandises dangereuses. Les possibilités d'harmonisation sont déjà en cours d'examen au sein des groupes de travail du RID et les résultats de ces travaux devraient figurer dans l'édition 2017 du RID.

Les ATMF reposent sur le principe de l'évaluation par un tiers, en vertu duquel le demandeur d'un certificat peut faire appel soit à une entité indépendante chargée de l'évaluation, soit à un organisme notifié pour vérifier que le véhicule en question satisfait aux prescriptions des PTU/STI. L'autorité compétente devrait ensuite, sur la base des résultats de l'évaluation, octroyer l'admission/autorisation au demandeur. Dans l'édition 2013 du RID, le concept d'évaluation par un tiers a été introduit sous la forme d'une référence aux organismes notifiés de l'UE<sup>6</sup>; il n'y a pas de référence à l'entité chargée de l'évaluation équivalente de l'OTIF<sup>7</sup>.

## **PERSPECTIVES**

Au niveau de l'OTIF, le présent document devrait être présenté à la commission d'experts techniques/commission d'experts du RID et, au niveau de l'UE, aux comités RISC et Transports des marchandises dangereuses.

Il est proposé qu'un groupe de travail composé d'experts des deux commissions procède à un examen préliminaire des éventuelles divergences et/ou recoupements et qu'une discussion politique s'engage sur la base des résultats des travaux de ce groupe.

----

---

<sup>6</sup> Dans la note de bas de page du paragraphe 6.8.2.1.2, par exemple.

<sup>7</sup> Conformément à l'UTP GEN-E : Entité chargée de l'évaluation - qualifications et indépendance.