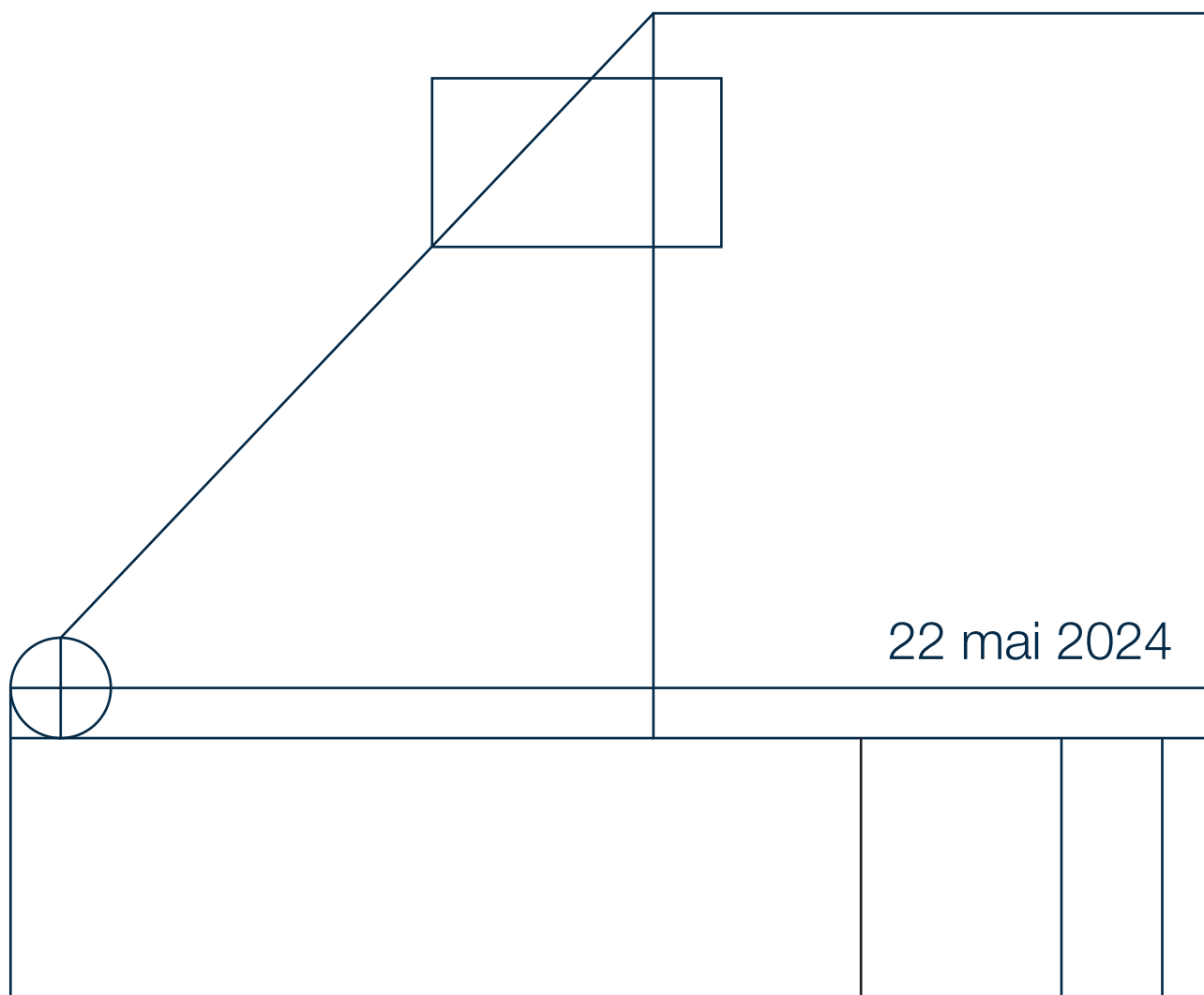


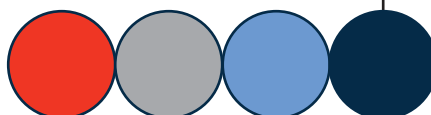
# GUIDE

---

Règlement concernant le transport international  
ferroviaire des marchandises dangereuses  
(RID – Appendice C à la COTIF)

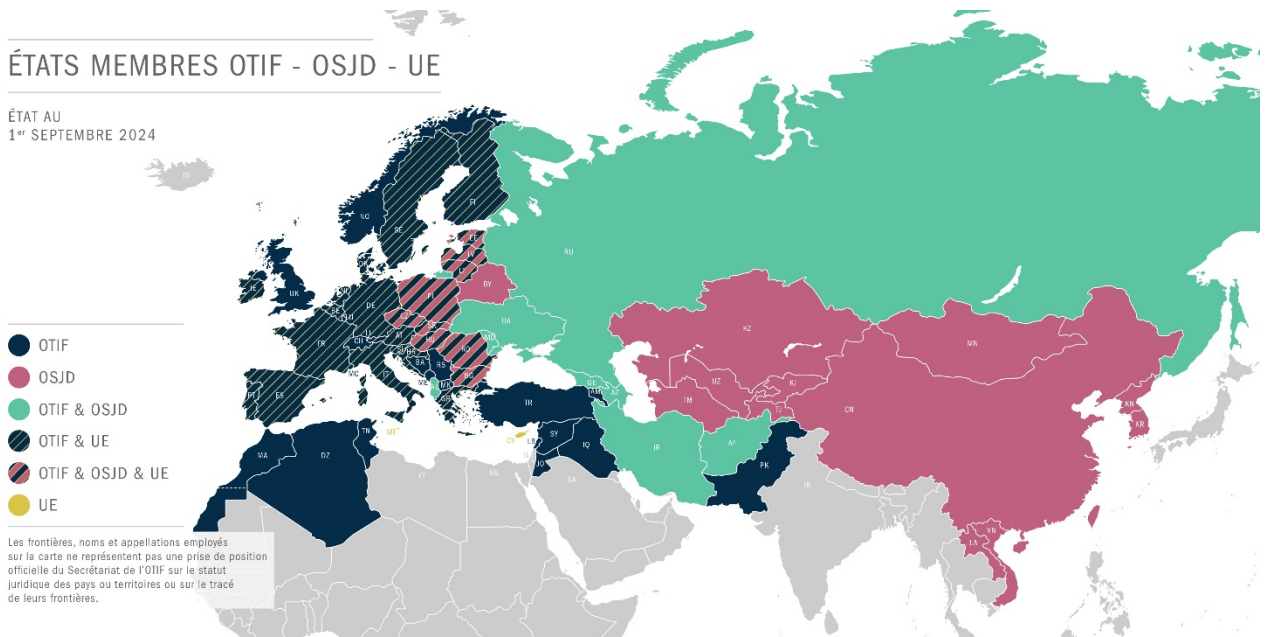


**OTIF**





Dans les États membres de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), c'est l'annexe 2 à l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (SMGS) qui s'applique au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses. Celle-ci est harmonisée avec le RID de manière à garantir un transport ferroviaire sans entraves entre les zones des deux régimes juridiques. L'OSJD compte actuellement 30 États membres, dont 15 sont également parties au RID : Afghanistan, Albanie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bulgarie, Chine, Corée du Nord, Corée du Sud, Cuba, Estonie, Géorgie, Hongrie, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Laos, Lettonie, Lituanie, Moldavie, Mongolie, Ouzbékistan, Pologne, République tchèque, Roumanie, Russie, Slovaquie, Tadjikistan, Turkménistan, Ukraine et Viêt Nam.



Dans l'Union européenne, la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses s'applique aux transports de marchandises dangereuses à l'intérieur d'un État membre et entre États membres. Cette directive prévoit qu'au sein de l'Union européenne, le trafic national et le trafic intracommunautaire sont soumis aux dispositions du RID pour le transport ferroviaire, de l'ADR pour le transport routier et de l'ADN pour le transport par voies de navigation intérieure.

## 2. Avantages de l'application du RID

Le RID est harmonisé avec les prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses en trafic aérien (Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale – OACI), en trafic maritime (Code IMDG de l'Organisation maritime internationale – OMI), en trafic routier (ADR) et en trafic par voies de navigation intérieure (ADN). L'harmonisation des prescriptions contribue à garantir la sécurité tout au long du transport multimodal ou intermodal et à éviter l'apparition de retards et d'entraves inutiles. Tous les règlements susmentionnés ont pour base commune les Recommandations des Nations unies pour le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire le Règlement type élaboré par le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC), qui est réédité tous les deux ans.

Les Recommandations de l'ONU comportent des prescriptions de sécurité fondamentales pour le transport par tous les modes de transport, concernant les domaines suivants :

- classification et identification des marchandises dangereuses,
- utilisation, construction et épreuves des emballages, des citernes mobiles, des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) et des conteneurs pour vrac,

- étiquetage et marquage des colis, des engins de transport et des conteneurs pour vrac,
- documentation,
- sûreté,
- formation,
- opérations de transport.

Appliquer le RID permet également de remplir les exigences d'autres conventions internationales pour un transport ferroviaire sûr et écologique, comme par exemple la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, ou encore le Règlement de transport des matières radioactives de l'Agence internationale de l'énergie atomique.

### **3. La procédure de modification du RID**

La sécurité du transport international ferroviaire ne peut être garantie sur la durée que si une évolution rapide du RID est assurée. Par conséquent, la révision de l'appendice C à la COTIF et de son annexe fait l'objet d'une procédure simplifiée, à savoir que les modifications au RID sont directement adoptées par la Commission d'experts du RID et ne doivent être présentées à l'Assemblée générale de l'OTIF pour décision que si au moins un tiers des États représentés au sein de la Commission d'experts du RID en font la demande. Le délai d'entrée en vigueur après la notification des modifications aux États membres est également réduit à cinq mois.

#### **3.1 La Commission d'experts du RID et le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID**

Le RID est révisé tous les deux ans afin de tenir compte des progrès scientifiques et techniques. L'organe compétent de l'OTIF pour décider des modifications au RID est la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID), au sein de laquelle tous les États parties au RID peuvent voter. En plus des États parties au RID, tous les autres États membres de l'OTIF ainsi que les États non membres, organisations internationales et associations internationales intéressés sont invités aux sessions de la Commission d'experts du RID.

Les travaux préparatoires sont réalisés par le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, lequel se réunit une fois par an pour une semaine en novembre.

Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID traite de toutes les innovations techniques.

La Commission d'experts du RID elle-même ne se réunit que tous les deux ans pour une courte session afin d'approuver les décisions du Groupe de travail permanent. Cette session a lieu peu avant la notification des modifications aux États parties, c'est-à-dire en général au mois de mai des années paires.

Les langues de travail de la Commission d'experts du RID et de ses groupes de travail sont l'allemand, l'anglais et le français.

Le RID étant complètement révisé et réédité tous les deux ans, c'est aussi tous les deux ans que les modifications au RID sont notifiées aux États parties au RID. La notification doit être communiquée au plus tard cinq mois avant la date d'entrée en vigueur prévue. Ainsi, puisque l'entrée en vigueur a en règle générale lieu au 1<sup>er</sup> janvier des années impaires, la notification est émise au plus tard le 31 juillet des années paires.

Tâches de la Commission d'experts du RID et de son groupe de travail permanent :

- Approbation des décisions de la Réunion commune RID/ADR/ADN pour le RID
- Définition d'exigences particulières pour la construction des wagons destinés au transport de marchandises dangereuses
- Formulation de dispositions relatives à la formation du personnel ferroviaire intervenant dans le domaine du transport de marchandises dangereuses
- Élaboration de dispositions relatives à l'exploitation, par exemple quant à l'ordre des wagons chargés de marchandises dangereuses
- Description des interfaces avec les autres prescriptions techniques pour le trafic ferroviaire, par exemple les prescriptions techniques uniformes (PTU) et les spécifications techniques d'interopérabilité (STI)
- Analyse des accidents et incidents en transport de marchandises dangereuses et le cas échéant réajustement des dispositions
- Formulation des dispositions pour le transport de marchandises dangereuses dans des colis à main et bagages enregistrés
- Décision sur des questions d'interprétation du RID afin de garantir une interprétation identique dans tous les États parties

### **3.2 La Réunion commune RID/ADR/ADN**

Les dispositions pour le transport de marchandises dangereuses applicables aux trois modes de transport terrestre (rail, route et voies de navigation intérieure) sont élaborées par la Réunion commune RID/ADR/ADN ce qui permet de garantir la plus grande harmonisation possible et ainsi de faciliter et de promouvoir le transport multimodal. La dite Réunion commune est un groupe de travail conjoint de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) et de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Dépourvu de pouvoir de décision, il se réunit deux fois par an pour une à deux semaines et ses langues de travail sont l'allemand, l'anglais, le français et le russe.

Avec l'aide du Groupe de travail ad hoc pour l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, qui se réunit seulement tous les deux ans, la Réunion commune RID/ADR/ADN prépare des propositions quant à la manière dont les modifications décidées par le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU et par le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques pour le Règlement type de l'ONU peuvent être transposées dans le RID, l'ADR et l'ADN.

Autres questions traitées par la Réunion commune :

- Dispositions pour la construction, l'agrément et le contrôle des citernes utilisées dans les transports terrestres
- Références à des normes pour éviter de devoir intégrer toutes les exigences détaillées dans les règlements
- Exigences pour les wagons et véhicules dans lesquels sont transportés des colis ou des marchandises en vrac
- Description des interfaces avec les autres domaines du droit, par exemple les directives de l'Union européenne

### **4. La teneur du RID**

L'appendice C à la COTIF comporte la définition du terme « État partie au RID » ainsi que des dispositions générales concernant le champ d'application, les exemptions, les restrictions,

l'applicabilité d'autres prescriptions et le transport de marchandises dangereuses comme colis à main, bagages enregistrés ou à bord de véhicules.

Les dispositions techniques du RID figurent dans l'annexe à l'appendice C de la COTIF et se structurent en sept parties qui s'adressent notamment aux différents utilisateurs du règlement. Chaque partie est subdivisée en chapitres.

#### **4.1 Partie 1 – Dispositions générales**

La partie 1 renferme des dispositions générales. Celles-ci déterminent le champ d'application du RID, indiquent les possibilités d'exemption des dispositions du RID et définissent les termes, abréviations et unités de mesures employés dans le RID.

Le chapitre 1.4 fixe les obligations de sécurité des différentes entreprises intervenant dans le transport de marchandises dangereuses, à savoir non seulement l'expéditeur, le transporteur et le destinataire, mais aussi le chargeur, l'emballleur, le remplisseur, l'exploitant d'un wagon-citerne ou d'un conteneur-citerne, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le déchargeur. Le but des dispositions est de clairement attribuer à chaque intervenant la responsabilité des activités qu'il doit mener et de parvenir à un allègement des obligations, en particulier du transporteur.

Le chapitre 1.3 porte sur la formation nécessaire des personnes employées par les entreprises visées au chapitre 1.4 afin de les sensibiliser aux questions de sécurité liées aux marchandises dangereuses. Il comporte des prescriptions détaillées pour la formation du personnel des entreprises ferroviaires.

Le chapitre 1.6 regroupe toutes les mesures transitoires. Ces dernières régissent les possibilités d'application des prescriptions précédemment en vigueur afin de permettre une transition vers les nouvelles prescriptions aussi aisée que possible pour les utilisateurs. Une mesure transitoire générale règle le passage d'une édition du RID à la suivante. L'ancienne édition du RID peut encore être appliquée jusqu'à six mois après l'entrée en vigueur d'une nouvelle édition. Les mesures transitoires pour les wagons-citernes et conteneurs-citernes revêtent une importance particulière puisqu'elles offrent une certaine protection des investissements.

Le chapitre 1.8 est consacré aux mesures de contrôle et au soutien visant à l'observation des prescriptions de sécurité. Toutes les entreprises auxquelles incombent des obligations de sécurité dans le cadre du transport de marchandises dangereuses doivent nommer une conseillère ou un conseiller à la sécurité chargé de minimiser les risques résultant du transport de marchandises dangereuses et des activités connexes pour les personnes, les biens et l'environnement. Il ou elle doit en particulier veiller au respect des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses au sein de l'entreprise et déterminer des mesures appropriées à cet effet.

Ce chapitre contient également des dispositions relatives aux déclarations d'événements impliquant des marchandises dangereuses (voir également à ce sujet le point 6.2.3).

Ce chapitre décrit également les tâches des autorités compétentes des États parties au RID lors de l'agrément des organismes de contrôle et les obligations de ces organismes, qui sont entre autre responsables de l'évaluation de la conformité et du contrôle des citernes destinées au transport de marchandises dangereuses.

Le chapitre 1.9 définit les possibilités et conditions pour les restrictions de transport par les autorités compétentes des États parties au RID. Le but de ces prescriptions est d'empêcher qu'un État partie au RID adopte pour les transports internationaux ferroviaires de marchandises dangereuses sur son territoire des règles divergeant du RID ou qu'il interdise entièrement ce transport.

Introduit dans la réglementation sur les marchandises dangereuses après les attentats terroristes du 11 septembre 2001, le chapitre 1.10 contient des mesures et des précautions à prendre pour minimiser le vol ou l'utilisation impropre de marchandises dangereuses pouvant mettre en danger des personnes, des biens ou l'environnement.

Le chapitre 1.11 concerne les plans d'urgence internes des gares de triage qui doivent garantir qu'en cas d'accidents ou d'incidents dans les gares de triage, tous les intervenants coopèrent de manière coordonnée et que les conséquences de l'accident ou de l'incident sur la vie humaine et sur l'environnement demeurent aussi minimales que possible. Ces plans d'urgence revêtent une grande importance en matière de sécurité en raison de la variété des marchandises dangereuses concentrées dans les gares de triage.

## **4.2 Partie 2 – Classification**

Le RID répartit les marchandises dangereuses en plusieurs classes, cette répartition étant uniforme dans le monde entier et pour les différents modes de transport. La partie 2 renferme les dispositions en application desquelles des classes, des numéros ONU et des groupes d'emballage peuvent être assignés aux différentes marchandises dangereuses. Le numéro ONU est un numéro à quatre chiffres utilisé dans le monde entier et pour tous les modes de transport. Il permet de rechercher relativement facilement le nom d'une marchandise dangereuse dans les différentes langues. La partie 2 s'adresse en premier lieu aux secteurs industriels qui mettent en circulation des marchandises dangereuses, comme par exemple l'industrie chimique.

## **4.3 Partie 3 – Listes des marchandises dangereuses**

La partie 3 est la partie la plus importante du RID. Elle renferme les listes de marchandises dangereuses indiquant quelles prescriptions de transport leur sont applicables. La partie 3 comprend de plus des dispositions spéciales applicables à certaines marchandises dangereuses, ainsi que des exemptions pouvant s'appliquer à de petites quantités de marchandises dangereuses.

## **4.4 Partie 4 – Dispositions relatives à l'utilisation des emballages et des citernes**

La partie 4 régit l'utilisation des emballages et des citernes. Cette partie s'adresse aux personnes qui emballent les marchandises dangereuses ou les mettent en citernes. À l'aide des instructions d'emballage et des codes-citerne pouvant être trouvés dans le tableau A de la partie 3, l'emballer peut sélectionner des emballages adéquats et le remplisseur des citernes adéquates.

Ces prescriptions sont harmonisées pour les différents modes de transport à l'échelle mondiale afin d'éviter de devoir réemballer ou transvaser les marchandises. Sont exclus les emballages et citernes utilisés uniquement en transport terrestre pour lesquels les prescriptions sont uniquement harmonisées avec les autres modes de transport terrestre.

## **4.5 Partie 5 – Procédures d'expédition**

La partie 5 renferme les prescriptions pour l'expédition. Elle s'adresse aux personnes qui préparent les marchandises dangereuses pour l'expédition.

La partie 5 régit quelles étiquettes de danger doivent être apposées sur les colis et quelles plaques-étiquettes et marques doivent être apposées sur les wagons et conteneurs. Elle indique également quelles mentions doivent être incluses dans le document de transport. Les étiquettes de danger, les plaques-étiquettes, les marques orange et les mentions dans le document de transport revêtent une grande importance car elles peuvent donner des

informations capitales sur la marchandise dangereuse transportée en cas d'incident ou d'accident.

Les étiquettes de danger et plaques-étiquettes ainsi que les mentions principales dans le document de transport sont notamment harmonisées dans le monde entier et pour tous les modes de transport.

#### **4.6 Partie 6 – Prescriptions relatives à la construction et aux épreuves des emballages, des citernes et des conteneurs pour le transport en vrac**

La partie 6 comporte les prescriptions pour la construction, l'agrément et les épreuves des emballages, des citernes et des conteneurs pour le transport en vrac utilisés pour le transport de marchandises dangereuses. S'adressant aux fabricants de moyens de rétention de marchandises dangereuses, elle comporte par exemple des indications sur les matériaux à utiliser ainsi que des prescriptions pour les contrôles et épreuves auxquels les emballages et citernes doivent être soumis. Elle prévoit également des règles pour les épreuves périodiques des emballages et citernes réutilisables.

Les prescriptions sont harmonisées dans le monde entier et pour tous les modes de transport. Font exception les emballages et citernes utilisés uniquement en transport terrestre, pour lesquels les prescriptions sont uniquement harmonisées avec les autres modes de transport terrestre.

#### **4.7 Partie 7 – Dispositions concernant le transport, le chargement, le déchargement et la manutention**

S'adressant aux entreprises ferroviaires, la partie 7 comporte des dispositions pour le transport, le chargement, le déchargement et la manutention des marchandises dangereuses. Elle inclut par exemple des dispositions sur l'équipement des wagons utilisés pour le transport de marchandises dangereuses. Cette partie 7 comprend également des dispositions pour le transport en colis express et détermine quelles marchandises dangereuses peuvent être transportées en quelles quantités dans les trains de voyageurs également.

### **5. Autres dispositions à observer**

Bien que le RID renferme des dispositions très précises, le niveau de détail peut néanmoins ne pas être suffisant, en particulier pour les prescriptions de construction des récipients à gaz et des citernes. Il est alors fait référence à des normes, dont l'application est obligatoire. Le groupe de travail sur les normes de la Réunion commune s'assure qu'aucune des normes citées en référence ne contredise les prescriptions du RID.

En plus des références aux normes, le RID renvoie également à des *International Railway Solutions* (IRS) de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), lesquelles revêtent, à tout le moins aux fins du RID, un caractère normatif.

Dans un avenir proche, les exigences en matière de technique des véhicules applicables aux wagons destinés au transport de marchandises dangereuses qui figuraient jusqu'à présent dans le RID seront transférées dans les prescriptions techniques uniformes (PTU) et les spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Seuls figureront dans le RID des objectifs de protection qui renverront aux dispositions des PTU et STI.

### **6. Les structures nationales pour l'application du RID**

Différentes mesures de préparation doivent être prises à l'échelon national pour que le RID puisse être appliqué.



## 6.1 Traduction

Tout d'abord, le RID doit être traduit dans la ou les langues nationales pour que les parties utilisatrices puissent comprendre et correctement appliquer le droit. La partie des dispositions provenant des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (voir supra point 2) existe dans les autres langues de travail de l'ONU (arabe, chinois, espagnol et russe) en plus des langues de travail de l'OTIF (allemand, anglais et français).

## 6.2 Désignation de la ou des autorités compétentes

Le RID fait à plusieurs reprises référence à l'« autorité compétente », laquelle est définie au 1.2.1 du RID comme la ou les autorités ou le ou les autres organismes désignés en tant que tels dans chaque État et dans chaque cas particulier selon le droit national. En application du 1.8.4 du RID, les États parties au RID doivent communiquer au Secrétariat de l'OTIF les adresses des autorités et des organismes mandatés par elles qui sont compétents selon le droit national pour l'application du RID, en mentionnant pour chaque cas la disposition du RID concernée, ainsi que les adresses auxquelles il y a lieu de soumettre les demandes y relatives. Le Secrétariat de l'OTIF publie ces informations sur son site Internet sous : Textes de référence > RID 2023 > Notifications des États membres > 1.8.4 Liste des autorités compétentes et des organismes mandatés par elles.

Les tâches assignées aux autorités compétentes dans le RID sont diverses, par exemple :

- établir des dispositions supplémentaires au RID, p. ex. prescriptions pour le transport en zones densément peuplées ou écologiquement sensibles (voir infra point 6.2.1),
- réaliser des contrôles pendant le transport de marchandises dangereuses,
- approuver, ou interdire, la poursuite du transport lorsqu'une infraction aux dispositions a été constatée,
- signaler les infractions à l'autorité compétente de l'État dans lequel est sise l'entreprise qui a commis l'infraction,
- organiser les examens des conseillers à la sécurité et délivrer les certificats de formation,
- recevoir les rapports d'accident et d'incident (voir infra point 6.4),
- agréer les organismes de contrôle pour la réalisation des évaluations de la conformité, des contrôles et épreuves périodiques et intermédiaires, des contrôles exceptionnels et des vérifications de mise en service (voir infra point 6.2.9).

Ces exemples montrent que l'autorité compétente doit disposer d'une expertise suffisante pour garantir le respect des dispositions et la sécurité du transport de marchandises dangereuses.

Les informations suivantes doivent être communiquées par les autorités compétentes des États parties au RID au Secrétariat de l'OTIF :

### 6.2.1 Dispositions supplémentaires

Pour le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sur son territoire, un État partie au RID peut appliquer certaines dispositions supplémentaires non prévues dans le RID, dont les types possibles sont décrits au 1.9.2 du RID. Ces dispositions supplémentaires ne peuvent pas contredire la teneur du RID.

Les dispositions supplémentaires notifiées par les États parties au RID sont publiées par le Secrétariat de l'OTIF sur son site Internet.

## **6.2.2 Dérogations temporaires**

Selon le 1.5.1.1 du RID, les autorités compétentes des États parties au RID peuvent convenir entre elles d'autoriser certains transports sur leur territoire en vertu d'une dérogation temporaire aux prescriptions du RID. L'autorité qui a pris l'initiative d'une telle dérogation temporaire en communique le texte au Secrétariat de l'OTIF. Les dérogations temporaires sont uniquement valables pour les transports dans les États parties qui ont signé l'accord y afférent.

La possibilité offerte par les dérogations temporaires est en particulier utilisée pour les prescriptions pour lesquelles un consensus a déjà pu être trouvé à l'échelle internationale mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur.

## **6.2.3 Déclarations d'événements impliquant des marchandises dangereuses**

Le 1.8.5.1 du RID prévoit que si un accident ou un incident grave se produit en transport de marchandises dangereuses, le transporteur et, le cas échéant, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit s'assurer qu'un rapport établi selon le modèle prescrit au 1.8.5.4 est soumis à l'autorité compétente de l'État partie au RID concerné.

En règle générale, ces rapports d'accidents sont discutés au sein de la Commission d'experts du RID et de son groupe de travail permanent afin de tirer des enseignements des accidents et incidents et le cas échéant d'adapter les prescriptions. L'analyse de rapports d'accident a par le passé conduit à l'introduction dans le RID d'exigences supplémentaires pour la construction des wagons-citernes.

## **6.2.4 Dérogations en cas de transfert d'obligations selon le 1.4.2 et le 1.4.3 du RID**

Le 1.4.1.3 du RID prévoit qu'un État partie au RID peut, dans sa législation nationale, transférer à un ou plusieurs autres intervenants les obligations incombant selon le 1.4.2 et le 1.4.3 à un intervenant nommé. Aucun État membre n'a jusqu'à présent eu recours à cette possibilité.

## **6.2.5 Accords entre États parties au RID pour les parties de trajet où un wagon est acheminé autrement que par rail**

En vertu du 1.1.4.5.2 du RID, les États parties au RID concernés peuvent convenir d'appliquer les dispositions du RID sur la partie d'un trajet où un wagon de marchandises dangereuses est acheminé autrement que par rail, et de les compléter, si nécessaire, de dispositions supplémentaires. L'État partie au RID qui a pris l'initiative d'un tel accord en communique le texte au Secrétariat de l'OTIF.

Par exemple, les États bordant la mer Baltique (Allemagne, Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Pologne et Suède) ont signé le Mémoire d'accord sur le transport en navires rouliers de marchandises dangereuses sous conditionnement en mer Baltique, dans lequel il est convenu qu'au lieu du Code IMDG, ce sont les prescriptions du RID qui s'appliquent au transport de wagons de marchandises dangereuses en navires rouliers. Cet accord est publié sur le site Internet de l'OTIF.

## **6.2.6 Lignes directrices pour l'utilisation de documents de transport électroniques**

La sous-section 5.4.0.2 du RID autorise le recours à l'échange de données informatisées pour satisfaire aux prescriptions de documentation du chapitre 5.4 à condition que les procédures utilisées pour la saisie, le stockage et le traitement des données permettent de satisfaire aux exigences juridiques en matière de force probante et de disponibilité des données pendant le transport, de manière au moins équivalente aux documents papier.

Des lignes directrices publiées sur le site Internet de l'OTIF établissent comment l'équivalence exigée dans le RID peut être atteinte, afin de garantir en particulier qu'en cas d'accident, les

services d'intervention disposent immédiatement de toutes les informations nécessaires concernant les marchandises dangereuses impliquées. Les États parties au RID informent le Secrétariat de l'OTIF de l'application des lignes directrices et des organismes de confiance qu'ils mandatent.

### **6.2.7 Dérogations aux dispositions linguistiques pour le document de transport**

Le 5.4.1.4.1 du RID dispose que le document de transport doit être rempli dans une ou plusieurs langues, l'une d'elles devant être le français, l'allemand ou l'anglais. En application du 1.1.4.6 du RID, dans le cas de transports à destination ou via le territoire d'un État partie au SMGS, les mentions du document de transport doivent en plus y figurer en russe ou en chinois. Les États concernés par le transport peuvent néanmoins conclure des accords prescrivant l'utilisation d'une autre langue. La Belgique et les Pays-Bas profitent par exemple de cette dérogation et autorisent l'utilisation de la seule langue néerlandaise pour les envois entre les deux États.

### **6.2.8 Liste des codes techniques reconnus par les autorités compétentes**

Selon le 6.2.5 et le 6.8.2.7 du RID, l'autorité compétente a le droit de reconnaître l'application de codes techniques pour la conception, la fabrication ainsi que les contrôles et épreuves des récipients à pression. Ces codes techniques reconnus doivent être publiés sur le site internet de l'OTIF.

L'objectif de cette reconnaissance des codes techniques est de permettre une prise en compte plus rapide des progrès scientifiques et techniques. Ces codes peuvent être pertinents lorsqu'aucune norme internationale correspondante n'est citée en référence dans le RID ou lorsqu'une norme citée en référence ne couvre pas certains aspects. Les codes techniques doivent être retirés dès lors que leur contenu est couvert par une norme internationale à laquelle le RID fait référence.

### **6.2.9 Liste des organismes de contrôle agréés par les autorités compétentes**

L'autorité compétente de chaque État partie au RID doit tenir une liste des organismes de contrôle agréés par elle, dans laquelle doivent figurer le nom et l'adresse de chaque organisme de contrôle, les domaines d'activité pour lesquels chaque organisme de contrôle est agréé, des informations sur l'accréditation, ainsi que la marque ou le poinçon de l'organisme de contrôle. Le site Internet de l'OTIF fait référence à ces listes.

Les autorités compétentes ont aussi la possibilité de reconnaître un organisme de contrôle déjà agréé par une autre autorité compétente.

## **7. Le site Internet de l'OTIF**

De nombreuses informations relatives au RID sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) :

- L'édition en vigueur du RID peut être consultée dans les langues officielles de l'OTIF (allemand, anglais, français) sous : Textes de référence > RID 2023 ([http://otif.org/fr/?page\\_id=1105](http://otif.org/fr/?page_id=1105)). Une version russe non officielle est également disponible. Sur la même page se trouvent des liens vers les traductions officielles dans les langues nationales des États parties au RID.

Les anciennes éditions du RID peuvent également être consultées.

- À chaque session du Groupe de travail permanent, les États membres ont la possibilité de poser des questions sur l'interprétation du RID. Certaines de ces questions débouchent sur la modification du texte du RID ; d'autres en revanche donne lieu à la publication sur le site

Internet de l'OTIF d'une interprétation convenue par le Groupe de travail permanent. Ces interprétations peuvent être consultées sous : Textes de référence > RID 2023 > Liste d'interprétations du RID ([http://otif.org/fr/?page\\_id=7314](http://otif.org/fr/?page_id=7314)).

- Les notifications des États parties au RID visées supra au point 6 sont réunies sous : Textes de référence > RID 2023 > Notifications des États membres ([http://otif.org/fr/?page\\_id=176](http://otif.org/fr/?page_id=176)). Les États parties répondent de l'exactitude des données.
- Différentes lignes directrices élaborées ou reconnues par la Commission d'experts du RID et aidant les utilisateurs à respecter les prescriptions du RID sont disponibles sous : Textes de référence > RID 2023 > Lignes directrices ([http://otif.org/fr/?page\\_id=1103](http://otif.org/fr/?page_id=1103)).
- Les activités menées en préparation des modifications au RID sont présentées sous : Activités > Marchandises dangereuses ([http://otif.org/fr/?page\\_id=112](http://otif.org/fr/?page_id=112)).

Les documents traités par la Réunion commune RID/ADR/ADN sont mis en ligne sous : Activités > Marchandises dangereuses > Réunion commune RID/ADR/ADN ([http://otif.org/fr/?page\\_id=136](http://otif.org/fr/?page_id=136)). La répartition des activités entre les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF pour cette réunion conjointement organisée prévoit que l'OTIF publie la version allemande des documents tandis que la CEE-ONU publie sur son site les documents en anglais, français et russe. Par conséquent, seuls les documents en allemand sont directement disponibles sur le site de l'OTIF ; les pages anglaise et française donnent un lien vers le site de la CEE-ONU.

Les documents du Groupe de travail ad hoc pour l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses sont accessibles via Activités > Marchandises dangereuses > GT Harmonisation ([http://otif.org/fr/?page\\_id=1068](http://otif.org/fr/?page_id=1068)). La page allemande du site de l'OTIF propose les documents en allemand, tandis que les pages anglaise et française donnent un lien vers le site de la CEE-ONU.

Les projets de décisions de la Commission d'experts du RID sont publiés dans les trois langues de travail sous Activités > Marchandises dangereuses > Commission d'experts du RID ([http://otif.org/fr/?page\\_id=138](http://otif.org/fr/?page_id=138)). Les documents du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, chargé des travaux préparatoires, sont mis en ligne sous Activités > Marchandises dangereuses > Groupe de travail permanent ([http://otif.org/fr/?page\\_id=140](http://otif.org/fr/?page_id=140)). La Commission d'experts du RID a confié le traitement des questions techniques relatives à la construction des wagons et des citernes destinés au transport de marchandises dangereuses au groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », dont les documents paraissent sous Activités > Marchandises dangereuses > GT Technique des citernes et des véhicules ([http://otif.org/fr/?page\\_id=144](http://otif.org/fr/?page_id=144)).

Le Groupe mixte d'experts pour la coordination est un groupe de travail ad hoc ayant pour but de contribuer à l'évolution juridique cohérente du RID et du droit ferroviaire général (législation ferroviaire relative à l'interopérabilité et la sécurité) et d'éviter les exigences contradictoires pour les véhicules et l'exploitation ferroviaire en matière de transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Il est conjointement organisé par la Commission européenne et les départements de l'interopérabilité technique et du RID du Secrétariat de l'OTIF. Les documents du Groupe mixte sont disponibles sous : Activités > Marchandises dangereuses > Groupe mixte d'experts pour la coordination ([http://otif.org/fr/?page\\_id=563](http://otif.org/fr/?page_id=563)).

Toutes les notifications dépositaires sur les modifications au RID sont disponibles sous Activités > Marchandises dangereuses > Notifications ([http://otif.org/fr/?page\\_id=146](http://otif.org/fr/?page_id=146)).

---