

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/2009-A

8 janvier 2010

Original : allemand/français

AUX GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF

**Rapport final sur la 47^{ème} session de la Commission d'experts du RID
(Sofia, 16 – 20 novembre 2009)**

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.

SOMMAIRE

	Paragraphes	Page
Adoption de l'ordre du jour	1	3
Élection du bureau	2	3
Présence et quorum	3	3
Harmonisation avec la 16 ^{ème} édition des Recommandations de l'ONU pour le transport de marchandises dangereuses ainsi qu'approbation des modifications adoptées par la Réunion commune dans les années 2008 et 2009	4 – 28	3
Marquage en trafic ferroutage	29 – 40	7
Introduction du concept des consignes écrites dans le RID	41 – 65	8
Autres propositions	66 – 110	12
Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »	111 – 122	17
Approbation des textes adoptés et des mesures transitoires ainsi que mise en vigueur	123 – 124	19
Questions diverses	125 – 132	19
Clôture de la session	133 – 135	20

Annexe I : Textes adoptés

Annexe II : Liste des participants

Document OTIF/RID/CE/2009-A/Add.1

POINT 1 : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : A 81-03/503.2009 (Secrétariat)

Document informel : INF.1 (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire contenu dans la lettre d'invitation A 81-03/503.2009 du 12 septembre 2009 avec la liste des documents publiée dans le document informel INF.1 du Secrétariat, a été adopté.

POINT 2 : ÉLECTION DU BUREAU

2. Monsieur Helmut Rein (Allemagne) et Madame Caroline Bailleux (Belgique) ont été réélus respectivement Président et Vice-présidente.

POINT 3 : PRÉSENCE ET QUORUM

3. Étant donné que 17 des 40 États membres ayant droit de vote étaient présents (voir annexe II), le quorum selon l'article 20, § 1 du Règlement intérieur (1/3 des États membres) a été atteint et la Commission d'experts du RID a pu délibérer valablement.

POINT 4 : HARMONISATION AVEC LA 16^{ème} ÉDITION DES RECOMMANDATIONS DE L'ONU POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES AINSI QU'APPROBATION DES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LA RÉUNION COMMUNE DANS LES ANNÉES 2008 ET 2009

Transport d'équipement intentionnellement actif contenant des piles au lithium

Document : OTIF/RID/CE/2009/4 (Suisse)

4. Le document OTIF/RID/2009/4 de la Suisse contenait la proposition d'introduire une nouvelle disposition spéciale permettant l'envoi d'équipements intentionnellement actifs pendant le transport qui contiennent des piles au lithium. Un document informel identique ayant déjà pu être traité lors de la Réunion commune de septembre 2009 (voir nouvelle disposition spéciale 656 au chapitre 3.3), ce document a été retiré.

Document : OTIF/RID/CE/2009/11 (Secrétariat)

Document informel : INF.24 (Secrétariat)

5. Ont été reproduits dans le document OTIF/RID/CE/2009/11 du Secrétariat les projets d'amendements au RID adoptés par la Réunion commune à ses sessions de 2008 et 2009 ainsi que par la Commission d'experts du RID à ses sessions de 2007 et 2008.

1.4.3.7.1

6. La modification rédactionnelle du 1.4.3.7.1 décidée par le WP.15 (voir document informel INF.24, paragraphe 13) a été reprise par la Commission d'experts du RID (voir annexe I).

1.6.2.5

Document informel : INF.3 (Belgique)

7. Dans le document informel INF.3, la Belgique a proposé de modifier la mesure transitoire 1.6.2.5 applicable aux récipients à pression sur le modèle des mesures transitoires correspondantes applicables aux wagons-citernes et conteneurs-citernes aux sous-sections 1.6.3.38 et 1.6.4.39, et de n'autoriser la réutilisation illimitée que lorsque celle-ci n'était pas restreinte par une mesure transitoire spécifique. Cette proposition, que le WP.15 avait déjà adoptée (voir document informel INF.24, paragraphe 22), a été approuvée par la Commission d'experts du RID (voir annexe I).

1.6.3.39 et 1.6.4.40

Document informel : INF.16 (Suède)

8. Dans le document informel INF.16, la Suède a proposé de remplacer, aux sous-sections 1.6.3.39 et 1.6.4.40, le 1^{er} janvier 2010 par le 1^{er} juillet 2010 afin de prendre en compte la mesure transitoire générale de six mois à la sous-section 1.6.1.1. Il a été par ailleurs proposé de rectifier le renvoi au troisième sous-paragraphe du 6.8.2.2.3. Ces deux modifications, que le WP.15 avait déjà adoptées (voir document informel INF.24, paragraphe 23), ont été approuvées par la Commission d'experts du RID (voir annexe I).
9. Concernant la proposition complémentaire de limiter dans le temps les deux mesures transitoires, le représentant de la Suède a été prié de soumettre une proposition officielle à la prochaine Réunion commune. En l'occurrence, il convient également de tenir compte de la limitation dans le temps des mesures transitoires des sous-sections 1.6.3.15 et 1.6.4.17, qui ont été introduites en relation avec l'exigence du 6.8.2.2.3 qui stipule que dans le cas des matières de la classe 3, des soupapes de dépression doivent empêcher le passage immédiat d'une flamme dans la citerne.

Matières toxiques par inhalation

Documents informels : INF.15 (France)
INF.20 (France)

10. Dans le document informel INF.20, la France a indiqué quatre matières toxiques par inhalation auxquelles, suivant une décision de principe de la Réunion commune, il faudrait affecter le code-citerne L15CH au lieu du code-citerne L10CH. Répondant à un souhait de la Réunion commune, la France a soumis par ailleurs, dans le document informel INF.15, une proposition de libellé pour les mesures transitoires autorisant la poursuite de l'utilisation de citernes portant le code-citerne L10CH jusqu'au 31 décembre 2016.
11. Ces deux propositions, que le WP.15 avait déjà adoptées (voir document informel INF.24, paragraphes 26 et 27), ont été approuvées par la Commission d'experts du RID (voir annexe I). La Commission d'experts du RID a confirmé l'indication du Secrétariat dans la version allemande du document OTIF/RID/CE/2009/11 que le code-citerne modifié des matières toxiques par inhalation devait être également pris en compte dans l'approche rationalisée de l'affectation des codes-citernes aux groupes de matières au 4.3.4.1.2, et prié le Groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune de discuter de cette modification consécutive.

1.8.8.2.1

12. Au 1.8.8.2.1, le renvoi au 1.8.8.1.3 a) figurant entre crochets a été supprimé car celui-ci ne faisait pas référence à la documentation technique citée (voir également la décision du WP.15 dans le document informel INF.24, paragraphes 14 et 15) (voir annexe I).

2.2.61.1.2

13. Le représentant du Royaume-Uni a fait observer qu'il conviendrait encore d'inclure également l'explication du nouveau code de classification TFW dans le 2.2.61.1.2. Cette proposition, qui est également valable pour l'ADR et l'ADN, a été approuvée par la Commission d'experts du RID (voir annexe I).

Sous-section 2.3.3.2 et disposition spéciale 649

14. La Commission d'experts du RID a repris la décision du WP.15 de supprimer les crochets dans la norme ISO 3924 et, par voie de conséquence, la disposition spéciale 649 (voir document informel INF.24, paragraphe 44). La modification consécutive des Nos ONU 1267, 1268, 3295 et 3494 indiquée par le Secrétariat dans le document informel INF.24, qui est aussi valable pour l'ADR et l'ADN, a été également approuvée (voir annexe I).

Section 3.4.1 g)

15. La Commission d'experts du RID a décidé de supprimer, à la section 3.4.1 g), le renvoi au 7.5.9 qui ne vaut que pour l'ADR (voir annexe I).

Section 3.4.12

16. La Commission d'experts du RID a repris la décision du WP.15 de supprimer le NOTA figurant entre crochets à la section 3.4.12 car celui-ci faisait référence, à l'origine, à un autre type de marquage selon le Code IMDG qui, par suite de l'harmonisation des dispositions relatives aux quantités limitées, était à présent caduc (voir annexe I).

Instruction d'emballage P 203

Document informel : INF.21 (Belgique)

17. La représentante de la Belgique a retiré son document informel INF.21 qui avait été soumis tel quel au WP.15, qui l'avait refusé (voir document informel INF.24, paragraphes 28 à 29bis).

Sous-section 6.2.4.1

Document informel : INF.12 (CEN)

18. Les données proposées dans le document informel INF.12 du CEN pour l'application de la norme EN 12807:2001 ont été approuvées par la Commission d'experts du RID, comme l'avait fait avant elle le WP.15 (voir document informel INF.24, paragraphe 43) (voir annexe I).

6.8.2.1.2

19. La Commission d'experts du RID a décidé de supprimer les crochets dans **la nouvelle note de bas de page du 6.8.2.1.2 qui avait été** provisoirement approuvée lors de la dernière session (voir annexe I).

Adaptation et suppression de mesures transitoires au chapitre 1.6

Document informel : INF.23 (Secrétariat)

20. Les propositions du Secrétariat de fixer à nouveau à six mois la mesure transitoire générale à la sous-section 1.6.1.1 et de supprimer les mesures transitoires aux sous-sections 1.6.1.2, 1.6.1.13, 1.6.1.18, 1.6.3.12, 1.6.3.21 et 1.6.3.25 (premier sous-paragraphe) ont été approuvées (voir annexe I).

Sous-section 1.6.1.17

21. Le représentant du Royaume-Uni a estimé que la mesure transitoire à la sous-section 1.6.1.17 ne devrait pas être supprimée dans la mesure où la nouvelle sous-section 1.6.1.19 entraînait une prolongation de la mesure transitoire à la sous-section 1.6.1.17 de deux ans supplémentaires. Il a été prié de rédiger une proposition officielle pour la prochaine Réunion commune. Jusque-là, la modification de la sous-section 1.6.1.17 sera mise entre crochets (voir annexe I).

1.6.3.18

22. Le Secrétariat a fait observer que le problème de la concordance requise avec les prescriptions de marquage qui avait été exposé concernait également d'autres mesures transitoires dans lesquelles il n'était pas précisé à quelle prescription de construction on pouvait déroger (par exemple sous-sections 1.6.3.5, 1.6.3.6, 1.6.3.22). La formulation actuelle de ces mesures transitoires permettrait de continuer à utiliser des wagons-citernes et conteneurs-citernes sans aucun marquage a posteriori. La Commission d'experts du RID a prié le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune de s'occuper de cette question. Jusqu'à ce qu'elle soit examinée, la proposition de modification du Secrétariat restera entre crochets.
23. Le représentant des Pays-Bas a défendu l'idée que les mesures transitoires aux sous-sections 1.6.3.1, 1.6.3.3 et 1.6.3.4 devraient être également supprimées car elles s'appliqueraient aux wagons-citernes construits avant le 1^{er} janvier 1978 ou avant le 1^{er} janvier 1988.
24. Le Président a déclaré qu'avant de supprimer des mesures transitoires qui ne mettaient pas clairement en évidence à quelles prescriptions de construction on pouvait déroger, il conviendrait de vérifier soigneusement si les wagons-citernes concernés étaient des wagons-citernes qui avaient été construits en se fiant aux prescriptions en vigueur au moment de la construction, mais qui n'avaient cependant pas encore atteint le terme de leur durée d'utilisation. La Commission d'experts du RID a chargé le Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » d'examiner les mesures transitoires spécifiques aux wagons-citernes et prié le Groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune de procéder à un examen correspondant des mesures transitoires communes.

Transport à travers le tunnel sous la Manche

Document informel : INF.25 (Commission européenne)

25. Dans le document informel INF.25, la Commission européenne a proposé de remplacer, dans la note de bas de page 17 à la section 1.9.2 a), le renvoi à la directive 96/49/CE par un renvoi à la nouvelle Directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.
26. A la demande du Secrétariat, ce renvoi général sera limité à l'annexe II de la directive. Par ailleurs, la sous-section 1.8.3.17 sera également supprimée, à la demande du Secrétariat, dans la mesure où elle renvoie à deux directives qui ont été retirées du fait de la nouvelle Di-

rective 2008/68/CE (voir annexe I). Cette modification additionnelle vaut également pour l'ADR et l'ADN.

Instruction d'emballage P 621

Document informel : INF.4 (Suède)

27. Dans le document informel INF.4, la Suède a proposé, par souci d'harmonisation, de supprimer, dans l'instruction d'emballage P 621, la disposition supplémentaire 2 dans la mesure où celle-ci ne figurait ni dans le Code IMDG, ni dans l'ADR. Étant donné qu'en rapport avec la restructuration du RID/ADR sur la base du Règlement type de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, des dispositions harmonisées relatives à la fermeture des emballages avaient été également incluses (voir par exemple la sous-section 4.1.1.1), cette disposition supplémentaire n'a plus été jugée nécessaire **et sa suppression a été adoptée par la Commission d'experts du RID** (voir annexe I).

Renvoi à une directive européenne complémentaire concernant les emballages à gaz sous pression (aérosols)

Document informel : INF.13 (FEA)

28. La Fédération européenne des aérosols a été priée de soumettre à la prochaine Réunion commune en tant que document officiel son document informel INF.13 qui avait été également soumis tel quel au WP.15, qui n'avait plus eu le temps de le traiter.

POINT 5 : MARQUAGE EN TRAFIC FERROUTAGE

Document : OTIF/RID/CE/2009/2 (Secrétariat)

Documents informels : INF.11 (Belgique)
INF.19 (UIC/UIRR)

29. Conformément à un mandat de la 46^{ème} session de la Commission d'experts du RID, le Secrétariat avait préparé le document OTIF/RID/CE/2009/2 qui reprenait les décisions prises lors de la dernière session et les résultats d'un groupe de travail ad hoc qui s'était réuni au cours de la dernière session (voir rapport OTIF/RID/CE/2008-B, paragraphe 11).
30. Les propositions de modification de la Belgique figurant dans le document informel INF.11 ont été discutées l'une après l'autre, conjointement aux contre-propositions de l'UIC et de l'UIRR dans le document informel INF.19, et refusées en bloc de la façon suivante.

1.1.4.4.2 et 1.1.4.4.3

31. La formulation positive proposée par la Belgique pour indiquer dans quel cas des plaques-étiquettes et des panneaux orange devaient être apposés sur les wagons porteurs, n'a été appuyée que par quatre délégations et n'a donc pas été considérée comme acceptée, conformément à l'article 21, § 1, lettre b) du Règlement intérieur.
32. Étant donné que le contenu des textes des 1.1.4.4.2 et 1.1.4.4.3 était quasiment identique, les représentants du Royaume-Uni et de la France se sont prononcés en faveur du regroupement de ces deux paragraphes. Un document de séance élaboré en coopération avec le Secrétariat a été adopté (voir annexe I).

Utilisation des termes « unité de transport », « véhicule routier » et « remorque »

33. Etant donné que la sous-section 5.3.2.1 de l'ADR ne régit que la signalisation orange des unités de transport, la Commission d'experts du RID a décidé de remplacer, dans la nouvelle sous-section 1.1.4.4, le terme « véhicules routiers » par « unités de transport et remorques ». Une délimitation plus claire sera ainsi réalisée avec le 1.1.4.4.4 (nouveau 1.1.4.4.3) qui régit le cas particulier de la signalisation orange des remorques, lequel n'est pas régi dans l'ADR.
34. Etant donné que dans l'ADR également, le terme générique « remorque » couvre le terme « semi-remorque » (voir par exemple la définition du terme « unité de transport »), la Commission d'experts du RID n'a pas vu la nécessité de mentionner respectivement les semi-remorques en plus des remorques.

1.1.4.4.4 (nouveau 1.1.4.4.3)

35. La Belgique a proposé de régir également au 1.1.4.4.4 (nouveau 1.1.4.4.3) la signalisation orange des remorques-citernes ou des remorques pour le transport en vrac sans tracteur et de n'autoriser, dans ce cas, que les panneaux orange sur les deux côtés latéraux conformément aux 5.3.2.1.2 et 5.3.2.1.4 de l'ADR, mais pas le cas particulier des panneaux orange apposés à l'avant et à l'arrière de la remorque conformément aux 5.3.2.1.3 et 5.3.2.1.6 de l'ADR.
36. Etant donné que la Commission d'experts du RID, lors de sa 46^{ème} session, s'était déjà prononcée majoritairement en faveur de l'acceptation, en principe sans modification, des marquages du trafic routier et que, dans le cas particulier du transport des remorques-citernes ou des remorques pour le transport en vrac, des plaques-étiquettes apparaissaient en tout cas sur les côtés latéraux, la Commission d'experts du RID a refusé en majorité cette proposition de la Belgique.

1.1.4.4.6 (nouveau 1.1.4.4.5)

37. Enfin, la Belgique a proposé, en cas d'application de la sous-section 1.1.3.6 de l'ADR, d'indiquer la quantité totale de marchandises dangereuses par catégorie de transport dans le document de transport afin que le transporteur puisse remplir ses obligations de contrôle conformément au 1.4.2.2.1.
38. La Commission d'experts du RID a été majoritairement d'avis que cette indication n'était pas pertinente en trafic ferroviaire et que la mention générale « transport selon 1.1.4.4 » suffisait, comme c'était le cas pour le transport dans une chaîne de transport incluant un transport maritime ou aérien.
39. De même, la proposition alternative consistant à exiger au lieu de l'indication de la quantité totale par catégorie de transport, la mention « transport selon 1.1.3.6 ADR », n'a pas obtenu la majorité.

Discussions au sein du WP.15 concernant la signalisation orange des remorques détachées

Documents informels : INF.15 de la 87^{ème} session du WP.15 (Suède)
INF.32 de la 87^{ème} session du WP.15 (Allemagne/OTIF)

40. Pour finir, la Commission d'experts du RID a pris note d'un document informel de la Suède destiné à la dernière session du WP.15, qui avait été appuyé par un document informel de l'Allemagne et du Secrétariat de l'OTIF et dans lequel il avait été exigé que la signalisation orange selon 5.3.2.1.1 de l'ADR figure également à l'avant des remorques détachées. Si cette proposition devait être acceptée lors de la prochaine réunion du WP.15, sur la base

d'un document officiel, on pourrait renoncer, dans le RID, au nouveau 1.1.4.4.3 dans la mesure où celui-ci ne constituerait plus une dérogation au marquage selon l'ADR.

POINT 6 : INTRODUCTION DU CONCEPT DES CONSIGNES ECRITES DANS LE RID

Document : OTIF/RID/CE/2009/6 (Allemagne)

Documents informels : INF.17 (UIC)
INF.26 (Secrétariat)
INF.24 (Secrétariat)

41. Dans le document OTIF/RID/CE/2009/6, l'Allemagne a soumis à la Commission d'experts du RID pour approbation, une proposition révisée relative au modèle des consignes écrites conformément au RID. Cette proposition tient compte des décisions de la 46^{ème} session de la Commission d'experts du RID, ainsi que des propositions de modification reçues de l'UIC qui s'était chargé d'examiner si les différentes formulations n'étaient pas en conflit avec le texte des spécifications techniques pour l'interopérabilité (STI) (notamment la STI « Exploitation et gestion du trafic ») et la Directive relative à la sécurité ferroviaire (Directive 2004/49/CE).

5.4.3.1 à 5.4.3.4

42. Le représentant de l'Allemagne a attiré l'attention sur le fait qu'un nouveau Nota faisant référence aux autres dispositions nationales déterminant les procédures à suivre dans les situations d'urgence a été ajouté, à la demande de l'Agence ferroviaire européenne (ERA), à la sous-section 5.4.3.1.
43. Le représentant de l'ERA a constaté que les consignes écrites telles que proposées par le document OTIF/RID/CE/2009/6 sont compatibles avec les STI. Conformément à la note de bas de page 1) figurant sur la première page des consignes écrites, les États membres ont toujours la possibilité de faire des adaptations au niveau national. C'est la raison pour laquelle le représentant de l'ERA a proposé de supprimer le NOTA à la sous-section 5.4.3.1. La Commission d'experts du RID a adopté cette proposition (voir annexe I).
44. La Commission d'experts du RID a adopté, moyennant une petite modification rédactionnelle dans la version française, le nouveau libellé du 5.4.3.3 qui a été reformulé pour souligner qu'il incombe au transporteur d'informer le conducteur de train sur les marchandises dangereuses (voir annexe I). Les crochets ont ainsi été supprimés.
45. En relation avec la forme des consignes écrites, le Secrétariat a attiré l'attention de la Commission d'experts du RID sur le fait que l'utilisation du terme « sollen » dans le texte allemand et « should » dans le texte anglais du 5.4.3.4 est en contradiction avec l'obligation exprimée au 5.4.3.1. Afin d'éliminer cette contradiction et, en même temps, laisser une certaine liberté aux États membres en ce qui concerne le contenu des consignes écrites, la Commission d'experts du RID a décidé de conserver les termes actuels et, par contre, de supprimer les mots « tant sur la forme que » au 5.4.3.4 (voir annexe I).

Alignement de la terminologie utilisée sur le vocabulaire des directives européennes

46. Dans son document INF.17, le représentant de l'UIC a proposé quelques modifications concernant les termes et expressions utilisés dans la version française du projet de consignes écrites, afin que la terminologie utilisée soit alignée sur le vocabulaire des directives européennes. De son côté, le Secrétariat a vérifié les propositions de correction de l'UIC et a constaté que plusieurs modifications proposées ont des répercussions sur les autres versions linguistiques.

47. La proposition de l'UIC et les commentaires du Secrétariat figurant dans le document INF.26 ont ensuite été examinés dans le détail.

« Transporteur » / « Entreprise ferroviaire »

48. Le représentant de l'UIC a retiré sa proposition visant à remplacer le terme « transporteur » par l'expression « entreprise ferroviaire », étant donné que, dans le RID, le terme de « transporteur » est déjà défini à la section 1.2.1 et que, conformément au 1.4.2.2, des obligations sont déjà attribuées à ce dernier.

« Conducteur de locomotive » / « Conducteur de train »

49. La Commission d'experts du RID a adopté la proposition du représentant de l'UIC de remplacer, dans la version française, l'expression « conducteur de locomotive » par l'expression « conducteur de train » qui est celle utilisée dans la Directive 2007/59/CE (voir annexe I). Par contre, tout en dérogeant au vocabulaire utilisé dans la version anglaise de la Directive susmentionnée, la Commission d'experts du RID n'a pas adopté la proposition d'introduire l'expression « train driver » à la place de « locomotive driver » dans la version anglaise.

50. L'expression « conducteur de train » sera également introduite au chapitre 1.3 du RID en tant que modification consécutive applicable à la version française. La Commission d'experts du RID a décidé d'ajouter à ce chapitre une note de bas de page précisant que l'utilisation de l'expression « conducteur de train » correspond à la définition de « conducteur de train » dans la Directive 2007/59/CE, englobant ainsi les conducteurs des locomotives, locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et trains de passagers ou de marchandises (voir annexe I). Étant donné que la terminologie adoptée pour la version anglaise ne correspond pas à celle de la Directive européenne et que le terme allemand « Triebfahrzeugführer » ne nécessite pas d'explication supplémentaire dans le RID, cette note de bas de page ne sera introduite que dans la version française.

« Locomotive » / « Engin-moteur »

51. Il a été décidé de remplacer, dans la version française, le terme « locomotive » par le terme « engin-moteur » (voir annexe I).

« Forces d'intervention » / « Services d'intervention »

52. La proposition de remplacer, dans la version française, l'expression « forces d'intervention » par « services d'intervention » a été adoptée (voir annexe I).

« Poste d'alerte » / « Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire »

53. La Commission d'experts du RID a décidé de remplacer, dans les trois versions linguistiques, l'expression « poste d'alerte » par l'expression « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » qui est définie à la section 1.2.1 du RID (voir annexe I).

« Vêtements d'avertissement » / « Équipements individuels de signalisation »

54. L'UIC a retiré sa proposition de remplacer l'expression « vêtements d'avertissement » par « équipements individuels de signalisation ». Par contre, la Commission d'experts du RID a adopté la proposition du Secrétariat d'introduire dans les trois versions linguistiques les termes utilisés dans la norme EN 471 référencée à la quatrième page des consignes écrites, à savoir : « vêtements de signalisation », « warning clothing » et « Warnkleidung » (voir annexe I).

Amendements divers au modèle des consignes écrites

55. La Commission d'experts du RID a adopté la proposition de l'Allemagne d'ajouter au titre des consignes écrites les mots « selon le RID » et a demandé au Secrétariat d'informer le WP.15 afin de procéder de la même manière pour les autres modes de transport terrestre.
56. Plusieurs délégations ont exprimé leurs préoccupations concernant l'utilisation de l'expression « événement dangereux ». Étant donné que, dans la Directive européenne sur la sécurité ferroviaire (Directive 2004/49/CE), les termes « accident » et « incident » sont définis alors que ce n'est pas le cas pour « événement dangereux », la Commission d'experts du RID a décidé de remplacer partout dans le texte « événement dangereux » par « accident ou incident ». Par ailleurs, tout en dérogeant à la version allemande de la Directive susmentionnée, il a été décidé de remplacer dans la version allemande des consignes écrites le terme « Störung » (FR : perturbation) par le terme « Zwischenfall » (FR : incident) conformément à la terminologie utilisée à la section 1.8.5 du RID (voir annexe I).
57. La représentante de la Belgique a jugé important de préciser dans le sous-titre qu'il s'agit des mesures à prendre en cas d'accident ou incident « impliquant ou risquant d'impliquer des marchandises dangereuses ». Cette proposition a été appuyée par la représentante de la Commission européenne qui a fait remarquer qu'il faut éviter que les consignes écrites soient appliquées, quel que soit le type d'accident ou incident. La Commission d'experts du RID a adopté la proposition de la Belgique (voir annexe I).
58. En ce qui concerne le 1^{er} tiret de la page 1 du modèle des consignes écrites, le représentant de l'UIC a fait remarquer que l'arrêt du train à un endroit approprié doit se faire, le cas échéant, en concertation avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. La Commission d'experts du RID a décidé de tenir compte de ce fait (voir annexe I).
59. Pour le 2^{ème} tiret, l'UIC a retiré sa proposition en faveur de la formulation proposée par le Secrétariat.
60. Les 3^{ème}, 4^{ème}, 5^{ème}, 7^{ème}, 8^{ème}, 10^{ème} et 11^{ème} tirets ont été adoptés moyennant de petites modifications rédactionnelles, tout en tenant compte des décisions préalables concernant la terminologie utilisée.
61. Étant donné que la sous-section 5.4.0.2 du RID 2011 admet le recours aux techniques de traitement électronique de l'information (TEI) ou d'échange de données informatisées (EDI) pour faciliter l'établissement des documents ou les remplacer, la Commission d'experts du RID a décidé de supprimer les crochets au 6^{ème} tiret (voir annexe I).
62. Pour le 9^{ème} tiret, il a été décidé de remplacer l'expression « services d'intervention » par « responsables d'intervention (internes et externes) » (voir annexe I).
63. La Commission d'experts du RID a décidé de reprendre les modifications adoptées par le WP.15 à sa 87^{ème} session concernant les consignes écrites, telles qu'elles figurent dans le document informel INF.24 (voir annexe I).
64. La Commission d'experts du RID a adopté, en tant que modification consécutive, le texte, tel que modifié en session, du nouveau 1.4.2.2.1 g) concernant l'obligation du transporteur de s'assurer de la présence, dans la cabine du conducteur, des équipements prescrits dans les consignes écrites, ainsi que l'introduction d'un nouveau 1.4.2.2.6 exigeant du transporteur la mise à disposition des consignes écrites au conducteur de train (voir annexe I).

65. Par ailleurs, la Commission d'experts du RID a décidé des points suivants ayant des répercussions sur l'ADR :
- au 9^{ème} tiret de la première page du modèle des consignes écrites, le terme « immédiate » avant « vicinity » dans la version anglaise est conservé en raison de la concordance avec le texte français et allemand ;
 - dans le tableau à insérer au début de la quatrième page, l'expression « ou signal de mise en garde » est supprimée en deux endroits, étant donné que le signal de mise en garde conformément au 5.5.2.3 n'a pas été introduit dans les consignes écrites.

POINT 7 : AUTRES PROPOSITIONS

Référence au Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU)

Document : OTIF/RID/CE/2009/1 (Espagne)

66. Dans le document OTIF/RID/CE/2009/1, l'Espagne a proposé de remplacer, au 1.3.2.2.2, le renvoi à l'accord RIV par un renvoi au Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU).
67. En réponse à la question du représentant du Danemark qui demandait si un renvoi à des documents de droit privé était possible, le Président a constaté que cela se pratiquait déjà à d'autres endroits dans la réglementation (par exemple normes ISO) et que seule la conformité avec le RID et la possibilité de consulter ces documents devaient être garanties.
68. Contrairement au renvoi fixe à une certaine édition du CUU proposé par l'Espagne, la Commission d'experts du RID a décidé, comme dans les définitions des Instructions techniques de l'OACI et le Code IMDG à la section 1.2.1, de ne mentionner que le titre de la publication et l'éditeur (voir annexe I).

Transport en tant que colis à main

Document : OTIF/RID/CE/2009/10 (Suisse)

Documents informels : INF.7 (Secrétariat)
INF.22 (CIT)

69. Dans le document OTIF/RID/CE/2009/10, la Suisse a donné des informations sur un **incident** qui s'était produit dans un train de voyageurs lors du transport d'un échantillon de virus (No ONU 3373) en tant que colis à main. Conformément à la disposition spéciale 319 et au paragraphe (11) de l'instruction d'emballage P 650, hormis les dispositions de cette instruction d'emballage, aucune autre prescription du RID n'aurait dû être respectée et le transport en tant que colis à main aurait été de ce fait également autorisé. Cependant, afin d'exclure différentes interprétations, il a été proposé d'inclure également dans le chapitre 7.7 les exemptions résultant de dispositions spéciales du chapitre 3.3, conformément au 1.1.3.4.1. Par ailleurs, toute contradiction entre la section 7.1.7 et le chapitre 7.7 devrait être éliminée.
70. Le document informel INF.7 du Secrétariat contenait une proposition de libellé alternative pour la section 7.1.7, qui inclut également l'article 5, § 1 de l'Appendice C de la COTIF.
71. Dans le document informel INF.22 du CIT, il a été suggéré de ne pas étendre l'autorisation de transport en tant que colis à main aux exemptions résultant de dispositions spéciales dans la mesure où cette extension serait une modification matérielle qui rendrait nécessaire une réglementation de la responsabilité pour les dommages causés au matériel roulant et aux passagers.

72. Le Président a expliqué que les modifications proposées par la Suisse ne clarifiaient pas forcément les choses dans la mesure où le fait de dire dans la disposition spéciale 319 et au paragraphe (11) de l'instruction d'emballage P 650 qu'aucune autre disposition du RID ne devait être respectée, faisait que la section 7.1.7 et le chapitre 7.7 ne seraient pas non plus appliqués. Le problème pourrait être résolu en laissant telle quelle la section 7.1.7 et en ne conservant, dans le chapitre 7.7, que les deux NOTAS.
73. La même problématique découle aussi des autres exemptions de la section 1.1.3, auxquelles il est fait référence actuellement dans le cadre du chapitre 7.7, étant donné que, dans ces cas également, aucune prescription du RID ne doit être appliquée. Une solution pourrait consister à régir, à la section 1.1.3, quelles sont les dispositions qui doivent toutefois être respectées (voir par exemple la liste des dispositions à appliquer à la nouvelle section 3.4.1).
74. Le représentant de l'Autriche a attiré l'attention sur le fait qu'il faudrait également tenir compte des formulations à l'article 12, § 4 de l'Appendice A de la COTIF (CIV) et à l'article 5 de l'Appendice C de la COTIF.
75. La Commission d'experts du RID a constaté qu'il s'agissait en l'occurrence d'un sujet plus complexe qui devrait être examiné au préalable par un groupe de travail informel sous l'angle juridique. La Suisse s'est déclarée disposée à convoquer une session de ce groupe de travail les 17 et 18 mai 2010 à Berne (voir également le paragraphe 133).

No ONU 3373

Document : OTIF/RID/CE/2009/3 (Secrétariat)

76. Dans son document OTIF/RID/CE/2009/3, le Secrétariat a attiré l'attention, en ce qui concerne le No ONU 3373, sur une autre contradiction entre la disposition spéciale 319 et le paragraphe (11) de l'instruction d'emballage P 650, d'une part, et la disposition spéciale CE 14 relative au transport en tant que colis express, d'autre part.
77. Etant donné que la suppression du renvoi à la disposition spéciale CE 14, proposée par le Secrétariat, pourrait laisser supposer, de façon erronée, qu'il était interdit de transporter cette matière en tant que colis express (voir la phrase introductive au chapitre 7.6), la Commission d'experts du RID a décidé de discuter également de ce document au sein du groupe de travail que doit convoquer la Suisse.

1.4.3.6 b)

Document informel : INF.6 (Secrétariat)

78. Le document informel INF.6 du Secrétariat reproduisait une question qui avait été posée dans le cadre du Groupe de travail « Télématique » de la Réunion commune afin de déterminer ce qu'il fallait entendre par les différents éléments d'information requis à la sous-section 1.4.3.6 b). Le Secrétariat a suggéré de reprendre dans le RID les explications incluses dans le paragraphe 5 du document informel.
79. Il est ressorti de la discussion que le dernier tiret (masse du chargement) n'était pas dans un premier temps une information utile pour les services d'intervention car cette indication englobait la masse brute conformément au **document** de transport et donc aussi la masse du conteneur et, le cas échéant, la masse des marchandises non dangereuses.
80. La Commission d'experts du RID a prié le Secrétariat de soumettre à nouveau les explications concernant les différents tirets à la prochaine session dans un document officiel. Lors de cette session, il pourrait alors être décidé de supprimer complètement le dernier tiret s'il n'avait effectivement aucune utilité pour les services d'intervention, et s'il ne servait qu'à calculer le poids-frein du train.

Document informel : INF.27 (Suède)

81. Dans le document informel INF.27, la Suède a posé la question de savoir si les informations requises selon 1.4.3.6 b) devaient être également mises à disposition lors des déplacements en gare de triage.
82. Etant donné que les informations doivent être disponibles à tout moment pendant le transport et que la définition du terme « transport » à la section 1.2.1 couvre également le séjour en gares de triage, la Commission d'experts du RID a répondu par l'affirmative. Le représentant de l'UIC a confirmé que ceci était également le cas dans la pratique bien que les données lors de déplacements en gare de triage soient disponibles sous une autre forme.
83. La Commission d'experts du RID n'a pas vu la nécessité d'une précision étant donné que le NOTA relatif à la sous-section 1.4.3.6 b) permettait de fixer, dans le cadre des règles d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, sous quelle forme des informations bien définies devaient être disponibles à l'endroit où s'effectuait respectivement le transport.

Document informel : INF.8 (Belgique)

84. Dans le document informel INF.8, la Belgique a constaté que, conformément à la section 3.4.1 adoptée pour l'édition 2011 du RID, le chapitre 1.4 et par conséquent aussi la sous-section 1.4.3.6 b) étaient applicables au transport en quantités limitées. Etant donné que l'expéditeur de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées devait informer le transporteur, conformément à la section 3.4.12, de la masse brute des marchandises à envoyer de cette façon, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire devrait également disposer de ces informations.
85. Il a été convenu d'inclure le complément proposé par la Belgique dans le document que devra préparer le Secrétariat et d'en discuter lors de la prochaine réunion de la Commission d'experts du RID. A cette occasion, l'exclusion de la sous-section 1.4.3.6 b) à la section 3.4.1 pourrait être également discutée si on considérait que cette information n'était pas utile pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Date du contrôle intermédiaire

Document informel : INF.18 (République tchèque)

86. Dans le document informel INF.18, le représentant de la République tchèque a demandé que le dépassement du délai pour la réalisation du contrôle intermédiaire de trois mois ne soit autorisé que lorsque la date du prochain contrôle figurant sur le wagon-citerne était effectivement complétée par la lettre « L ».
87. Le représentant de la Suisse a fait observer que la disposition relative au marquage de la plaque de citerne et la disposition relative au marquage des wagons-citernes avaient été respectivement incluses dans le RID en 2007 et en 2009 de sorte qu'à compter de 2011, dans tous les cas, le marquage avec la lettre « L » serait effectif. Il ne jugeait pas nécessaire le complément proposé par la République tchèque si les Etats membres optaient pour une manière de procéder **souple**.
88. Il a été convenu de soumettre le document à la prochaine session de la Commission d'experts du RID en tant que document officiel afin de laisser davantage de temps aux délégations pour l'étudier.

Echange d'expériences pour les experts reconnus conformément au 6.8.2.4.6

Document : OTIF/RID/CE/2009/5 (Secrétariat)

89. Dans le document OTIF/RID/CE/2009/5, le Secrétariat a proposé d'adapter, dans le dernier sous-paragraphe du 6.8.2.4.6, l'obligation du Secrétariat d'organiser une fois par an un échange d'expériences aux circonstances et aux besoins.
90. La proposition du représentant des Pays-Bas d'étendre également la gamme des tâches de l'échange d'expériences au châssis des wagons-citernes a été refusée par la Commission d'experts du RID dans la mesure où ces questions relevaient de la compétence de l'ERA.
91. Le Président a fait observer que **nombre de** wagons-citernes tombaient sous le coup de la nouvelle Directive TPED qui prévoyait déjà elle aussi, dans le cadre de la surveillance du marché, des échanges d'expériences à différents niveaux.
92. La Commission d'experts du RID a adopté la proposition du Secrétariat et prié celui-ci de décider, de concert avec le Président de l'échange d'expériences, s'il était nécessaire d'organiser une réunion d'échange d'expériences.

Mise à disposition à titre gratuit des fichiers RID

Document : OTIF/RID/CE/2009/7 (Allemagne)

93. Dans le document OTIF/RID/CE/2009/7, l'Allemagne a demandé qu'à l'avenir, le Secrétariat mette gratuitement à disposition, à l'exclusion de droits de tiers, les fichiers RID pour la publication dans un bulletin d'annonces officiel national.
94. En relation avec cette demande, le Secrétariat a fait observer que :
 - La compétence pour le traitement de cette demande qui touche au budget de l'OTIF revient au Comité administratif de l'OTIF.
 - La participation relativement faible qui est requise des Etats permet de financer des dépenses en relation avec l'octroi de mandats à des tiers. Si les fichiers sont fournis gratuitement, ces dépenses devront être financées en augmentant la contribution des membres. Or, cela signifie que les Etats membres qui ne peuvent généralement pas exploiter directement les versions officielles de l'OTIF parce que leur langue officielle n'est ni l'allemand, ni l'anglais, ni le français, devront cofinancer les économies réalisées en termes de travail et de coûts dans les Etats dont les langues officielles correspondent à celles de l'OTIF et qui, par conséquent, n'ont pas à supporter les frais liés à la traduction. De même, les Etats membres qui, tout en étant membres de l'OTIF, n'appliquent pas le RID verront leur contribution augmenter.
95. L'Allemagne a déclaré que **la nécessité** de publier une nouvelle version dans son pays **ne serait plus aussi forte que par le passé** si les textes étaient en libre accès sur le site Web de l'OTIF **et s'il était possible de créer un lien vers eux. A cet égard, cette proposition était tributaire de l'issue des discussions concernant la proposition OTIF/RID/CE/2009/9 (Suisse).**

Mise à disposition du RID sur le site de l'OTIF

Document : OTIF/RID/CE/2009/9 (Suisse)

96. Dans son document OTIF/RID/CE/2009/9, la Suisse a demandé que le RID soit publié en libre accès sur le site Web de l'OTIF.
97. Cette demande, qui relève également de la compétence du Comité administratif, a été saluée par les Etats membres dans la mesure où, d'une part, on parviendrait à une plus grande transparence et où, d'autre part, le travail de traduction au sein des Etats membres serait facilité s'ils disposaient des versions consolidées.
98. La représentante de la Commission européenne a appuyé également cette demande et déclaré, sous toutes réserves, que la Commission **examinerait de quelles manières les recettes que perdrait l'OTIF pourraient être en partie compensées**.
99. Le représentant de l'Autriche a attiré l'attention sur le fait qu'une demande similaire de libre accès aux Instructions techniques de l'OACI **avait été** également discutée **un mois auparavant** au sein du Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses (Dangerous Goods Panel) de cette organisation **et transmise par la suite à la Commission de navigation aérienne en tant que demande urgente en raison de son impact sur la sécurité. En l'occurrence, l'attention avait été attirée sur le fait** qu'au sein des Nations Unies également, des réserves avaient été émises dans un premier temps à l'encontre d'une publication à titre gratuit, mais que les ventes des éditions imprimées **avaient encore progressé** en raison d'une publicité plus importante.
100. Etant donné que l'Allemagne est représentée au sein du Comité administratif de l'OTIF, le représentant de l'Allemagne soumettra **cette question dans sa globalité (mise à disposition à titre gratuit des fichiers RID / mise à disposition du RID sur le site Web de l'OTIF)** au Comité administratif et démontrera, en intégrant dans sa démonstration l'offre de la Commission européenne (**voir paragraphe 98**), la neutralité des coûts pour l'OTIF.

Utilisation du terme « Etat partie au RID »

Document : OTIF/RID/CE/2009/8 (Secrétariat)

101. La proposition OTIF/RID/CE/2009/8 du Secrétariat de remplacer, dans le RID, le terme « Etat membre de la COTIF » par « Etat partie au RID » afin de s'assurer que les droits et obligations qui sont conférés dans le RID ne concernent que les États membres qui appliquent le RID effectivement, a été adoptée par la Commission d'experts du RID (voir annexe I).
102. Le représentant du Royaume-Uni a fait observer à titre complémentaire que la rubrique « Marchandises dangereuses » du site Web de l'OTIF devrait être également adaptée en conséquence.

Accords particuliers multilatéraux

Document informel : INF.2 (Suisse)

103. Dans le document informel INF.2, la Suisse a proposé d'abandonner à l'avenir la procédure consistant pour un Etat membre à informer le reste des Etats membres par la voie postale de la signature d'un accord particulier multilatéral étant donné que toutes les informations sont accessibles sur le site Web de l'OTIF.
104. Le représentant du Royaume-Uni a déclaré que, outre l'accord particulier multilatéral, la lettre de motivation de l'Etat ayant initié l'accord devrait être publiée sur le site Web de l'OTIF.

105. La Commission d'experts du RID est convenu qu'il suffirait à l'avenir d'adresser la version originale signée de l'accord particulier multilatéral au Secrétariat. Comme par le passé, celui-ci publierait les accords particuliers multilatéraux et les informations relatives aux Etats signataires ainsi que la lettre de motivation de l'Etat ayant initié l'accord sur son site Web. Qui plus est, le Secrétariat informerait, sur la base du volontariat, les destinataires du RID, exclusivement par la voie électronique, de l'initiation et de la signature d'accords particuliers multilatéraux.

Restrictions à la circulation en tunnels

Document informel : INF.5 (Danemark)

106. Dans son document informel, le Danemark a exprimé le souhait d'améliorer le flux d'informations concernant les restrictions à la circulation existant dans les Etats membres au travers du site Web de l'OTIF. Le Danemark a proposé par ailleurs de créer un groupe de travail afin de discuter de l'introduction de restrictions à la circulation harmonisées pour les tunnels ferroviaires.
107. Le Secrétariat a fait observer que les Etats membres avaient une obligation de notification vis-à-vis du Secrétariat et que celui-ci ne pouvait publier sur le site Web que les informations qui avaient été mises à disposition par les Etats membres. Dans le cas **d'informations concernant le tunnel sous la Manche**, le Secrétariat reçoit certes des informations **d'Eurotunnel** dont la publication sur le site Web n'est toutefois pas autorisée.
108. Le Président a rappelé que des réflexions avaient été conduites dans le cadre de la CEE/ONU afin d'accroître la sécurité des tunnels pour tous les modes de transport. Pour le transport ferroviaire, il n'avait pas été jugé nécessaire de prévoir des mesures complémentaires.
109. Les représentants de la Commission européenne et de l'ERA ont reconnu que les STI relatives à la « Sécurité dans les tunnels ferroviaires » contenaient peu d'informations sur le transport de marchandises dangereuses et que, dans le cadre de la prochaine révision, elles pourraient être améliorées en ce sens. Ils ont proposé, en relation avec ce qui précède, de donner également suite à la demande du Danemark et, au besoin, d'impliquer la Commission d'experts du RID. Il a été toutefois confirmé qu'il n'était pas envisagé de transposer le système du transport routier avec ses codes de restrictions en tunnels au transport ferroviaire.

Ordre du jour de la Commission d'experts du RID

Document informel : INF.10 (Commission européenne)

110. La proposition de la Commission européenne figurant dans le document informel INF.10 d'inclure dans les ordres du jour futurs de la Commission d'experts du RID le point « Informations de l'Agence ferroviaire européenne » a été acceptée par la Commission d'experts du RID afin de maintenir une bonne coopération avec l'ERA.

POINT 8 : GROUPE DE TRAVAIL « TECHNIQUE DES CITERNES ET DES VÉHICULES »

Document : OTIF/RID/CE/GT/2009-A (rapport sur la dixième session du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »)

111. Le Président du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », Monsieur Rainer Kogelheide (Allemagne), a présenté le rapport sur la dixième session du Groupe de travail figurant dans le document OTIF/RID/CE/GT/2009-A.

Détection de déraillement

Document informel : INF.9 (Commission européenne)

112. Dans le document informel INF.9, la Commission européenne a demandé, au nom de la Communauté européenne, de supprimer les modifications apportées à la sous-section 1.6.3.x, Chapitre 3.2 tableau A, colonne (13) et à la section 6.8.4 b) disposition spéciale TE xx, qui avaient été incluses entre crochets dans le document OTIF/RID/CE/2009/11, et de prévoir uniquement de les intégrer dans l'édition 2013 du RID. En l'occurrence, il conviendrait de supprimer dans le texte de la nouvelle disposition spéciale TE xx la mention que la vidange de la conduite d'air principale était considérée comme un signal clair **de déraillement**. En outre, le renvoi à la fiche UIC 541-08 dans la disposition spéciale TE xx devrait être **remplacé** par un renvoi aux **spécifications techniques d'interopérabilité (STI)**, la représentante de la Commission européenne reconnaissant toutefois que, dans le RID, contrairement aux STI, un renvoi complémentaire à la fiche UIC pourrait être conservé.
113. La représentante de la Commission européenne a expliqué que le document informel INF.9 reproduisait les conclusions d'une réunion commune du Comité de réglementation des marchandises dangereuses et du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (Comité RISC) et qu'il était nécessaire pour maintenir la compatibilité entre le RID et les STI. La période de deux ans due au report serait mise à profit pour réaliser, d'ici à la fin 2011, les études énumérées dans l'annexe au document informel INF.9, dont les résultats seraient communiqués dans les plus brefs délais à la Commission d'experts du RID par la Commission européenne.
114. Le Secrétariat a attiré l'attention sur le fait que les STI ne liaient que les Etats membres de l'UE et que, outre un renvoi aux STI, un renvoi complémentaire aux Appendices techniques de la COTIF et aux prescriptions techniques uniformes qui y figuraient devrait être effectué. **La Commission d'experts du RID a chargé le Secrétariat de compléter le renvoi en conséquence (voir annexe I).**
115. Le représentant de la Suisse a fait observer que cela faisait plus de dix ans qu'on discutait de l'introduction de détecteurs de déraillement et que des essais d'envergure avaient déjà été effectués en Suisse, en Allemagne et en Suède. La liste des études figurant dans l'annexe au document informel INF.9 ne devrait pas être considérée comme une condition préalable pour intégrer enfin en 2013 des dispositions relatives aux détecteurs de déraillement dans le RID.
116. Le Président a rappelé que la compétence législative de la Communauté européenne dans le domaine ferroviaire avait des répercussions sur le RID. Il en découlait que les domaines d'attribution des différents organes devraient être définis plus clairement de façon à déterminer dans quels domaines les décisions pourraient être prises par une seule entité et ceux dans lesquels il devrait y avoir coopération. Il a déploré cependant dans le même temps que la Commission européenne tente pour sa part de maintenir un statu quo en ce qui concerne le niveau de sécurité alors même que la Commission d'experts du RID avait constaté, après une étude minutieuse des accidents, qu'il fallait augmenter le niveau de sécurité.
117. La Commission d'experts du RID a réaffirmé l'objectif d'inclure dans le RID des dispositions relatives à la détection de déraillement, mais a consenti toutefois à ce que la mise en vigueur des dispositions soit reportée **de deux ans**. Le Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a été chargé de valider et d'actualiser les textes adoptés qui figurent entre crochets au vu des études passées et futures de l'ERA. Il s'agit en l'occurrence, notamment en prenant appui sur les études réalisées jusqu'à présent par l'ERA, de vérifier si la détection de déraillement devrait être également prescrite pour d'autres matières dangereuses de façon à accroître son utilité pour l'infrastructure ferroviaire (dégâts matériels moindres, fermetures de voies plus courtes, etc.).

Fuites de gouttes

118. Le représentant de l'Allemagne a confirmé qu'il soumettrait à la prochaine réunion du Groupe de travail un rapport sur la discussion, au plan national, du projet de recherche de l'Association de l'industrie pétrolière allemande.

Surveillance de la conduite d'air principale/contrôle de l'air de freinage

119. Etant donné que l'ERA a besoin d'un mandat de la Commission européenne pour poursuivre ses recherches dans ce domaine, le Président de la Commission d'experts du RID abordera ce thème lors de la prochaine réunion du Comité de réglementation des marchandises dangereuses.

Référence aux normes EN 15551 et prEN 12663-2 dans la disposition spéciale TE 22

Document informel : INF.14 (Secrétariat)

120. Etant donné que seules les normes publiées au moment de la notification des amendements au RID peuvent être citées dans le RID, la discussion du document informel INF.14, dans lequel figure une proposition alternative à la proposition de texte rédigée par le Groupe de travail concernant la disposition spéciale TE 22, a été reportée à la prochaine session de la Commission d'experts du RID.

Travaux futurs du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

121. Le représentant des Pays-Bas a été prié de remettre au Groupe de travail un rapport sur l'accident survenu le 24 septembre 2009 près de Rotterdam (à Barendrecht), au cours duquel des tampons anti-collision avaient peut-être évité des dommages plus importants.
122. Le Groupe de travail devrait également prendre en compte l'analyse de la catastrophe ferroviaire de Viareggio de façon à discuter d'éventuelles modifications consécutives pour le RID.

POINT 9 : APPROBATION DES TEXTES ADOPTÉS ET DES MESURES TRANSITOIRES AINSI QUE MISE EN VIGUEUR

123. Lors d'un vote final, 14 États ont approuvé les modifications adoptées sous les points de l'ordre du jour 4 à 8 pour une mise en vigueur au 1^{er} janvier 2011, avec une mesure transitoire jusqu'au 30 juin 2011.
124. Concernant les modifications approuvées, il est toutefois encore possible de soumettre à la prochaine réunion de la Commission d'experts du RID des propositions qui, sous réserve du quorum, seront également encore prises en compte pour l'édition 2011 du RID.

POINT 10 : QUESTIONS DIVERSES

Adhésion de l'UE à la COTIF

125. Le Président a fait observer qu'avec l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF, les possibilités des États membres de l'UE au sein de la Commission d'experts du RID évolueraient. Pour toutes les questions pour lesquelles l'UE était compétente, il y aurait une procédure de coordination sous la présidence de la Commission européenne ou sous la présidence respective dont le résultat, si la coordination fonctionnait, serait soumis à la Commission d'experts du RID en tant que position unique des États membres de l'UE. Les États membres de l'UE resteraient toutefois libres pour toutes les questions ne relevant pas de la compétence de l'UE. Il a déploré que seules la France, l'Autriche et l'Allemagne aient déposé

des efforts, dans le cadre de la première et de la deuxième tentative d'adhésion, pour préserver la position particulière de la Commission d'experts du RID et arracher à la Commission européenne une marge de manœuvre dans les négociations aussi large que possible.

126. Le représentant de l'Autriche a ajouté que l'interaction entre la Commission et les États membres en vue de se concerter sur les positions à présenter au sein des organes de l'OTIF était à présent définie dans un appendice à la décision du Conseil concernant l'adhésion. Il ne jugeait pas suffisant le simple recours aux structures actuellement existantes avec deux réunions d'une journée par an du Comité de réglementation des marchandises dangereuses. Par suite de la diffusion parfois tardive des documents, une coordination, également prévue, aussi proche que possible de la session de la Commission d'experts du RID serait absolument nécessaire. Il a déploré que la possibilité d'une discussion préalable ouverte au sein de la Commission d'experts du RID et d'une coordination consécutive interne à l'UE n'ait pas été exploitée. Les discussions de ce genre, qui n'engageaient cependant absolument en rien l'UE, ne seraient prévues que pour les groupes de travail préparatoires.
127. Etant donné qu'il était impossible de tracer une ligne de démarcation nette entre la compétence exclusive de l'Union européenne et la compétence résiduelle des États membres et qu'il était peu probable que la coordination fonctionne dans tous les cas, la représentante de la Commission européenne a assuré qu'une manière de procéder pragmatique serait appliquée. Les réunions de coordination pourraient avoir lieu soit à Bruxelles, soit peu avant la session de la Commission d'experts du RID, à l'endroit même où se tiendrait la session. La Commission européenne rédigerait, au printemps 2010, un guide qui régirait les questions de compétence et la manière de procéder, y compris le régime linguistique applicable lors des réunions de coordination.
128. Le Président a invité les délégations à déployer des efforts, au travers de leur représentation permanente à Bruxelles, même s'il ne restait plus beaucoup de temps pour ce faire, pour que les États membres conservent une marge de manœuvre aussi large que possible au sein de la Commission d'experts du RID. Lors de la prochaine session du Comité de réglementation des marchandises dangereuses, il conviendrait que les États membres de l'UE réclament à nouveau de la part de la Commission européenne une manière de procéder pragmatique.

Actualisation de la Directive Seveso II

129. Le Président a attiré l'attention de la Commission d'experts du RID sur le fait qu'il pourrait y avoir, dans le cadre de l'actualisation de la Directive Seveso II, des discussions visant à soumettre aux dispositions de cette directive certaines installations de transport (par exemple ports, gares de triage) qui en étaient encore exclues parce que le RID contenait des dispositions équivalentes (voir Chapitre 1.11 RID).
130. Le représentant de l'UIC a fait observer que les Directions générales Environnement et Transports et énergie de la Commission européenne avaient déclaré, dans le cadre d'un séminaire de consultation, que la Commission n'avait aucunement l'intention d'étendre la Directive Seveso II à l'infrastructure de transport. Il a rappelé que différentes évolutions survenues dans le domaine ferroviaire telles que la Directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive 2004/49/CE), la création de l'Agence ferroviaire européenne ainsi que les chapitres 1.9 et 1.11 du RID permettaient d'établir une équivalence avec les exigences de la Directive Seveso II. Il a déclaré que l'UIC rédigerait un argumentaire correspondant qu'elle soumettrait aux États membres pour commentaire.
131. La représentante de la Commission européenne a confirmé que la Commission ne voyait pas la nécessité d'une extension de la Directive Seveso II et a salué l'argumentaire de l'UIC.

132. Pour éviter une extension de la Directive Seveso II au domaine des transports, le Président en a appelé aux délégués pour qu'ils informent les organes compétents au niveau national (en règle générale, le Ministère de l'Environnement) des règlements qui avaient été introduits dans le domaine des marchandises dangereuses pour maîtriser **la situation perturbée**.

CLÔTURE DE LA SESSION

Prochaine session

133. La 48^{ème} session de la Commission d'experts du RID se réunira les 20 et 21 mai 2010 à Berne afin de décider des dernières modifications pour l'édition du RID 2011. Le Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » se réunira l'après-midi du 18 mai et le 19 mai 2010. La Suisse convoquera pour le 17 mai et la matinée du 18 mai 2010 un Groupe de travail informel « Transport des marchandises dangereuses en tant que colis à main et bagages enregistrés et en tant que colis express » (voir paragraphe 73).

Remerciements

134. Le Président a remercié le Ministère bulgare des transports pour l'organisation de cette session. Il a remercié les interprètes de leur excellent travail.
135. Au nom de l'ensemble des participants, la Vice-présidente a remercié le Président pour sa conduite efficace des débats.

Textes adoptés par la Commission d'experts du RID à sa 47^{ème} session

A. Document OTIF/RID/CE/2009/11 adopté avec les modifications suivantes :

1.4.3.7.1 À l'alinéa a), remplacer « vérifier » par :

« s'assurer que ».

Dans la dernière phrase de l'alinéa b), supprimer les crochets et remplacer « le déchargement ne doit pas être effectué » par :

« s'assurer que le déchargement n'est pas effectué ».

[Document de référence : INF.24 RID CE 11/09]

1.6.2.9,
1.6.2.11,
1.8.6.3,
1.8.8.1.1,
1.8.8.1.3 d) (quatre fois),
DS 356, note de bas de page 1) (deux fois),
P 200 (12) (trois fois) et
5.4.1.2.1 Nota 2

Supprimer les crochets.

1.6.3.39 Remplacer « 1^{er} janvier 2011 » par :

« 1^{er} juillet 2011 ».

Remplacer « deuxième paragraphe » par :

« troisième paragraphe ».

[Documents de référence : INF.16 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

1.6.3.x Supprimer l'amendement entre crochets.

[Document de référence : INF.9 RID CE 11/09]

1.6.4.40 Remplacer « 1^{er} janvier 2011 » par :

« 1^{er} juillet 2011 ».

Remplacer « deuxième paragraphe » par :

« troisième paragraphe ».

[Documents de référence : INF.16 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

1.8.8.2.1 Dans la première phrase, remplacer « la documentation technique » par « une documentation technique » et supprimer le texte entre crochets.

[Document de référence : INF.24 RID CE 11/09]

2.3.3.2 Pour la norme ISO 3924, supprimer les crochets.

[Document de référence : INF.24 RID CE 11/09]

Chapitre 3.2 Tableau A

Supprimer l'amendement entre crochets concernant l'introduction de la disposition spéciale « TE xx » dans la colonne (13).

[Document de référence : INF.9 RID CE 11/09]

Pour les Nos ONU 1834 et 1838, modifier l'amendement à la colonne (20) pour lire comme suit :

No ONU	Co-lonne	Amendement
1834	(20)	remplacer « X80 » par : « X668 ». (voir également décision de la Réunion commune dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116/Add.1 – OTIF/RID/RC/2009-B)
1838	(20)	remplacer « X80 » par : « X668 ». (voir également décision de la Réunion commune dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116/Add.1 – OTIF/RID/RC/2009-B)

Modifier l'amendement pour le No ONU 2037 pour lire comme suit :

No ONU	Co-lonne	Amendement
2037	(6)	après « 303 », insérer : « 344 » (neuf fois).

Supprimer l'amendement pour le No ONU 2880, groupe d'emballage III.

Modifier l'amendement pour le No ONU 3481 pour lire comme suit :

No ONU	Co-lonne	Amendement
3481	(6)	après « 230 », insérer : « 348 ».

Insérer les modifications suivantes :

No ONU	Co-lonne	Amendement
1267, GE I et II	(6)	supprimer : « 649 » (trois fois).

No ONU	Co-lonne	Amendement
1268, GE I et II	(6)	supprimer : « 649 » (trois fois).
3295, GE I et II	(6)	supprimer : « 649 » (trois fois).
3389	(7b)	remplacer « E5 » par : « E0 »

[Document de référence : INF.24 RID CE 11/09]

Dans les nouvelles rubriques, pour le No ONU 3485, remplacer « LQ11 » par « 1 kg » dans la colonne (7a).

Dans les nouvelles rubriques, pour le No ONU 3487, groupe d'emballage III, supprimer « B13 » dans la colonne (9a).

Dans les nouvelles rubriques, pour le No ONU 3494, supprimer « 649 » dans la colonne (6) (trois fois).

[Encore à prendre en compte par le WP.15.]

[Document de référence : INF.24 RID CE 11/09]

Chapitre 3.3 DS 649

Supprimer le premier amendement. Dans le deuxième amendement, supprimer les crochets et « ou » au début.

[Document de référence : INF.24 RID CE 11/09]

3.4.1 g) À la fin, remplacer « , 7.5.8 et 7.5.9 » par :
« et 7.5.8 ».

3.4.12 Supprimer le Nota entre crochets.

[Document de référence : INF.24 RID CE 11/09]

4.1.4.1 P 200

Dans le nouveau paragraphe (12), paragraphe 2.1, insérer « de remplissage » après « centres ».

5.4.1.1.18 Dans la dernière phrase, dans le texte entre parenthèses, supprimer :
« chapitre ».

6.2.4.1 Dans le tableau, sous « pour la conception et la fabrication », pour la norme « EN 12807:2001 (sauf annexe A) », modifier les colonnes (4) et (5) pour lire :

(4)	(5)
« Entre le 1 ^{er} janvier 2005 et le 31 décembre 2010 »	« 31 décembre 2012 »

[Documents de référence : INF.12 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

6.8.2.1.2 Supprimer les crochets.

6.8.4 b) Supprimer l'amendement entre crochets.

[Document de référence : INF.9 RID CE 11/09]

B. Nouveaux amendements

Appendice C

Article premier Au § 1, lettre a), remplacer « États membres » par :
« États parties au RID ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/8]

Ajouter un nouvel article « 1bis », libellé comme suit :

« Article 1bis Définitions

Aux fins du présent Règlement et de son Annexe, le terme « État partie au RID » désigne tout État membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ce Règlement. »

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/8]

Article 3 Remplacer « État membre » par :
« État partie au RID ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/8]

Annexe à l'Appendice C (RID)

Page de couverture Remplacer « États membres de la COTIF » par :
« États parties au RID ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/8]

Remplacer partout « État membre » ou « État (non) membre de la COTIF » par :
« État (non) partie au RID ».

(Cette modification concerne les parties du texte suivantes : 1.1.4.1.1, 1.1.4.5.2 (quatre fois), 1.2.1 définitions de « approbation, agrément » (deux fois) et « demandeur » (deux fois), 1.4.1.3 (trois fois), 1.5.1.1 (deux fois), 1.6.1.3, 1.6.2.7, 1.6.3.35, 1.6.4.34, 1.8.1.1, 1.8.2.1, 1.8.2.2 (cinq fois), 1.8.2.3, 1.8.3.2, 1.8.3.5, 1.8.3.7, 1.8.3.8, 1.8.3.13, 1.8.3.15, 1.8.4 (deux fois), 1.8.5.1 (deux fois), 1.8.5.2 (deux fois), 1.9.1 (trois fois), 1.9.4 (deux fois), 1.9.5 (deux fois), 2.2.1.1.3 (deux fois), 2.2.2.1.5 sous le titre « Gaz inflammables » (deux fois), 2.2.41.1.13 (deux fois), 2.2.52.1.8 (deux fois), 3.3.1 dispositions spéciales 239 (deux fois) et 645, 4.1.1.16, 4.1.3.7, 4.1.3.8.1 note de bas de page 2) (deux fois), 4.1.4.1 instructions d'emballage P 101 (deux fois), P 200 (9), P 620 note de bas de page a) (deux fois), P 650 note de bas de page a) (deux fois), 4.1.7.2.2 (deux fois), 4.1.8.7 c) note de bas de page 3) (deux fois), 4.1.10.4 disposition spéciale MP 21 a) (iii) note de bas de

page 4) (deux fois), 4.2 NOTA 2, 6.2.3.6.2 (deux fois), 6.4.22.6 (cinq fois), 6.8.2.4.6, 6.8.4 disposition spéciale TA 2 (deux fois), 7.3.3 dispositions spéciales VW 12 (deux fois) et VW 13 (deux fois).)

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/8]

1.1.4.4 Reçoit la teneur suivante :

« **1.1.4.4 Trafic ferroutage**

1.1.4.4.1 Les marchandises dangereuses peuvent aussi être transportées en trafic ferroutage, conformément aux conditions suivantes :

Les unités de transport et remorques remises au transport en trafic ferroutage ainsi que leur contenu doivent répondre aux dispositions de l'ADR*).

Ne sont toutefois pas admis(es) :

- les matières explosibles de la classe 1, groupe de compatibilité A (Nos ONU 0074, 0113, 0114, 0129, 0130, 0135, 0224 et 0473) ;
- les matières autoréactives de la classe 4.1, nécessitant une régulation de température (Nos ONU 3231 - 3240) ;
- les peroxydes organiques de la classe 5.2, nécessitant une régulation de température (Nos ONU 3111 - 3120) ;
- le trioxyde soufre de la classe 8, pur à 99,95 % au moins, sans inhibiteur, transporté en citernes (No ONU 1829).

*) Cet accord s'entend y compris les accords particuliers qui ont été signés par tous les pays intéressés par le transport.

1.1.4.4.2 Plaques-étiquettes, marquages ou panneaux orange sur les wagons porteurs transportant des unités de transport ou remorques

L'apposition de plaques-étiquettes, marquages ou panneaux orange sur les wagons porteurs n'est pas nécessaire dans les cas suivants :

- a) lorsque les unités de transport ou remorques disposent des plaques-étiquettes, marquages ou panneaux orange prescrits selon le chapitre 5.3 ou 3.4 de l'ADR ;
- b) lorsque des plaques-étiquettes, marquages ou panneaux orange ne sont pas requis pour les unités de transport ou remorques (par exemple selon le 1.1.3.6 ou le Nota du 5.3.2.1.5 de l'ADR).

1.1.4.4.3 Transport de remorques transportant des colis

Si une remorque est séparée de son tracteur, le front de la remorque doit également porter le panneau orange ou les deux côtés latéraux de la remorque doivent porter les plaques-étiquettes correspondantes.

1.1.4.4.4 **Répétition plaques-étiquettes, marquages ou panneaux orange sur les wagons porteurs transportant des unités de transport ou remorques**

Si les plaques-étiquettes, marquages ou panneaux orange apposés selon le 1.1.4.4.2 ne sont pas visibles de l'extérieur du wagon porteur, ceux-ci doivent être apposés sur les deux côtés latéraux du wagon porteur.

1.1.4.4.5 **Renseignements dans le document de transport**

Pour les transports en trafic ferroutage selon cette sous-section, le document de transport doit porter la mention suivante :

« TRANSPORT SELON 1.1.4.4. ».

Pour le transport de citernes ou de marchandises dangereuses en vrac, pour lequel l'ADR prévoit un panneau orange avec indication du numéro d'identification du danger, le numéro d'identification du danger doit précéder le No ONU dans le document de transport.

1.1.4.4.6 **Toutes les autres dispositions du RID ne sont pas affectées. »**

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/2 tel que modifié]

1.2.1 **La définition pour « trafic ferroutage » reçoit la teneur suivante :**

« **Trafic ferroutage** : Acheminement d'unités de transport ou de remorques au sens de l'ADR en trafic combiné rail/route. Ce terme englobe la route roulante (chargement d'unité de transport au sens de l'ADR (accompagné ou non accompagné) sur des wagons destinés à ce type de transport). »

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/2 tel que modifié]

1.3.2.2.1 **Dans le tableau, pour le groupe 1, remplacer « Conducteurs » par « Conducteurs de train^{*)} » dans la troisième colonne.**

Ajouter une nouvelle note de bas de page pour lire comme suit :

« ^{*)} L'utilisation de l'expression « conducteur de train » correspond à la définition de « conducteur de train » dans la Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (Journal officiel de l'Union européenne No L 315 du 3 décembre 2007, p. 51 à 78). »

1.3.2.2.2 a) **Au début, remplacer « Conducteurs » par :**

« Conducteurs de train ».

1.3.2.2.2 b) **Le premier tiret du 1.3.2.2.2 b) reçoit la teneur suivante :**

« – réalisation d'examens selon l'annexe n° 9 au Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU)^{*)} – Conditions pour la visite technique d'échange des wagons ;

^{*)} Publié par le Bureau CUU, Avenue Louise, 500, BE-1050 Bruxelles, www.gcubureau.org. »

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/1 tel que modifié]

- 1.4.2.2.1** À la fin de l'alinéa f), remplacer « . » par :
- « ; »
- Ajouter un nouvel alinéa g) pour lire comme suit :
- g) s'assurer que les équipements prescrits dans les consignes écrites se trouvent dans la cabine du conducteur. »
- Ajouter un nouveau 1.4.2.2.6 pour lire comme suit :
- « **1.4.2.2.6** Le transporteur doit mettre les consignes écrites telles que prévues au 5.4.3 à la disposition du conducteur de train. »
- 1.6.1.1** Remplacer « 30 juin 2009 » par :
- « 30 juin 2011 ».
- Remplacer « 31 décembre 2008 » par :
- « 31 décembre 2010 ».
- Dans la note de bas de page 11), remplacer « 1^{er} janvier 2007 » par :
- « 1^{er} janvier 2009 ».
- [Encore à prendre en compte par le WP.15.]
- [Document de référence : INF.23 RID CE 11/09]
- 1.6.1.2** Modifier pour lire comme suit :
- « **1.6.1.2** (supprimé) ».
- [Encore à prendre en compte par le WP.15.]
- [Document de référence : INF.23 RID CE 11/09]
- 1.6.1.13** Modifier pour lire comme suit :
- « **1.6.1.13** (supprimé) ».
- [Encore à prendre en compte par le WP.15.]
- [Document de référence : INF.23 RID CE 11/09]
- [1.6.1.17** Modifier pour lire comme suit :
- « **1.6.1.17** (supprimé) ».]
- [Document de référence : INF.23 RID CE 11/09]
- 1.6.1.18** Modifier pour lire comme suit :
- « **1.6.1.18** (supprimé) ».
- [Encore à prendre en compte par le WP.15.]

[Document de référence : INF.23 RID CE 11/09]

1.6.2.5 À la fin, ajouter :

« à moins que cette utilisation ne soit restreinte par une mesure transitoire spécifique ».

[Documents de référence : INF.3 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

1.6.3.12 Modifier pour lire comme suit :

« **1.6.3.12** (supprimé) ».

[Document de référence : INF.23 RID CE 11/09]

1.6.3.18 Modifier le 2^{ème} et le 3^{ème} sous-paragraphe pour lire comme suit :

« Ils doivent toutefois être marqués du code-citerne correspondant et des codes alphanumériques correspondants des dispositions spéciales TC [.] [et] TE [et] TA conformément au 6.8.4. »]

1.6.3.21 Modifier pour lire comme suit :

« **1.6.3.21** (supprimé) ».

[Document de référence : INF.23 RID CE 11/09]

1.6.3.25 Supprimer le premier sous-paragraphe.

[Document de référence : INF.23 RID CE 11/09]

1.6.3 Ajouter la nouvelle mesure transitoire suivante :

« **1.6.3.40** Pour les matières toxiques par inhalation des Nos ONU 1092, 1238, 1239, 1244, 1251, 1510, 1580, 1810, 1834, 1838, 2474, 2486, 2668, 3381, 3383, 3385, 3387 et 3389, le code-citerne indiqué dans la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 applicable jusqu'au 31 décembre 2010 peut continuer à être appliqué jusqu'au 31 décembre 2016 pour les wagons-citernes construits avant le 1^{er} juillet 2011. »

[Documents de référence : INF.15 RID CE 11/09 + INF.20 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

1.6.4 Ajouter la nouvelle mesure transitoire suivante :

« **1.6.4.41** Pour les matières toxiques par inhalation des Nos ONU 1092, 1238, 1239, 1244, 1251, 1510, 1580, 1810, 1834, 1838, 2474, 2486, 2668, 3381, 3383, 3385, 3387 et 3389, le code-citerne indiqué dans la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 applicable jusqu'au 31 décembre 2010 peut continuer à être appliqué jusqu'au 31 décembre 2016 pour les conteneurs-citernes construits avant le 1^{er} juillet 2011. »

[Documents de référence : INF.15 RID CE 11/09 + INF.20 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

1.8.3.17 Modifier pour lire comme suit :

« **1.8.3.17** (supprimé) ».

[Encore à prendre en compte par le WP.15.]

1.9.2 a) Modifier la note de bas de page 17) pour lire comme suit :

« ¹⁷⁾ Pour les transports empruntant le tunnel sous la Manche ou d'autres tunnels ayant des caractéristiques similaires, voir également annexe II de la Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, publiée dans le Journal officiel de l'Union européenne No L 260 du 30 septembre 2008, p. 13. »

[Document de référence : INF.25 RID CE 11/09]

2.2.61.1.2 À la fin, ajouter :

« **TFW** Matières toxiques inflammables qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ».

[Encore à prendre en compte par le WP.15.]

Chapitre 3.2

Tableau A

Insérer les modifications suivantes :

No ONU	Co-lonne	Amendement
1092	(12)	remplacer « L10CH » par : « L15CH ». [Documents de référence : INF.20 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]
1238	(12)	remplacer « L10CH » par : « L15CH ». [Documents de référence : INF.20 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]
1239	(12)	remplacer « L10CH » par : « L15CH ». [Documents de référence : INF.20 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]
1244	(12)	remplacer « L10CH » par : « L15CH ». [Documents de référence : INF.20 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

4.1.4.1

P 621

[Le premier amendement dans la version allemande ne s'applique pas au texte français.]

Supprimer la numérotation dans la première disposition supplémentaire.

Supprimer la deuxième disposition supplémentaire.

[Document de référence : INF.4 RID CE 11/09]

- 5.3.1.3** Supprimer :
- « , et des wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage ».
- Ajouter un Nota pour lire comme suit :
- « **NOTA.** En ce qui concerne le placardage des wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage, voir 1.1.4.4. »
- [Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/2]
- 5.3.1.3.1** Supprimer cette désignation de paragraphe.
- [Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/2]
- 5.3.1.3.2** Supprimer.
- [Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/2]
- 5.3.2.1** Après le titre, insérer le nota suivant :
- « **NOTA.** En ce qui concerne l'apposition du panneau orange sur les wagons porteurs qui sont utilisés pour le trafic ferroutage, voir 1.1.4.4. »
- [Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/2]
- 5.3.2.1.6** Reçoit la teneur suivante :
- « **5.3.2.1.6** (supprimé) ».
- [Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/2]
- 5.4.1.1.9** Reçoit la teneur suivante :
- « **5.4.1.1.9 Dispositions particulières relatives au trafic ferroutage**
- NOTA.** En ce qui concerne les renseignements dans le document de transport, voir 1.1.4.4.5. »
- [Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/2]
- 5.4.3** Reçoit la teneur suivante :
- « **5.4.3 Consignes écrites**
- 5.4.3.1** En tant qu'aide en situation d'urgence pouvant survenir au cours du transport, les consignes écrites sous la forme spécifiée au 5.4.3.4 doivent se trouver à portée de main dans la cabine du conducteur.
- 5.4.3.2** Ces consignes doivent être remises par le transporteur au(x) conducteur(s) de train avant le départ, dans une (des) langue(s) qu'il(s) peut(vent) lire et comprendre. Le transporteur doit s'assurer que le conducteur de train comprend les consignes et est capable de les appliquer correctement.
- 5.4.3.3** Avant le départ, le transporteur doit informer le conducteur de train des marchandises dangereuses chargées. Le conducteur de train doit consulter les consignes écrites sur les mesures à prendre en cas d'accident ou incident.

5.4.3.4 Les consignes écrites devraient correspondre sur le fond au modèle de quatre pages suivant.









CONSIGNES ÉCRITES SELON LE RID

Mesures à prendre en cas d'accident ou incident impliquant ou risquant d'impliquer des marchandises dangereuses















En cas d'accident ou incident pouvant survenir au cours du transport, les conducteurs de train doivent prendre les mesures suivantes si celles-ci peuvent être effectuées de manière sûre et pratique¹⁾ :

- Arrêter le train/mouvement de manœuvre à un endroit approprié en tenant compte du type de danger (par ex. incendie, perte de la marchandise de chargement), des lieux (par ex. tunnel, zone d'habitation), et des mesures possibles des forces d'intervention (accessibilité, évacuation), le cas échéant, en concertation avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ;
- Mettre l'engin-moteur hors service selon les consignes d'utilisation ;
- Éviter les sources d'inflammation, en particulier ne pas fumer ni enclencher un quelconque équipement électrique ;
- Suivre les indications supplémentaires sur les dangers, figurant dans le tableau ci-après, en fonction des marchandises concernées. Les dangers correspondent aux numéros des modèles d'étiquettes de dangers et aux marques attribués à la marchandise lors du transport ;
- Avertir le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou les services d'intervention et leur fournir autant de renseignements que possible sur l'accident ou incident et sur les marchandises dangereuses impliquées, en tenant compte des instructions du transporteur ;
- Tenir les informations concernant les marchandises dangereuses transportées (le cas échéant, les documents de transport) à disposition pour l'arrivée des services d'intervention ou les faire mettre à disposition à travers l'échange de données informatisées (EDI) ;
- Revêtir les vêtements de signalisation prescrits en quittant l'engin-moteur ;
- Utiliser, le cas échéant, les autres équipements de protection ;
- S'éloigner des environs immédiats de l'accident ou incident, inviter d'autres personnes à s'éloigner et suivre les consignes des responsables d'intervention (internes et externes) ;
- Ne pas marcher dans les substances répandues au sol ni les toucher et éviter d'inhaler les émanations, les fumées, les poussières et les vapeurs en restant au vent ;
- Ôter tout vêtement contaminé et le mettre en un lieu approprié en vue de son élimination.



¹⁾ Les prescriptions issues des dispositions de droit ferroviaire ou d'exploitation doivent être respectées.

Indications supplémentaires à l'intention du conducteur de locomotives sur les caractéristiques de danger des marchandises dangereuses par classe et sur les mesures à prendre en fonction des circonstances prédominantes		
Étiquettes et panneaux de danger, désignation des dangers	Caractéristiques de danger	Indications supplémentaires
(1)	(2)	(3)
Matières et objets explosibles  1 1.5 1.6	Présentent un large éventail de propriétés et d'effets tels que détonation en masse, projection de fragments, incendie/flux de chaleur intense, formation de lumière aveuglante, bruit fort ou fumée. Sensible aux chocs et/ou aux impacts et/ou à la chaleur.	Se mettre à l'abri en se tenant à l'écart des fenêtres.
Matières et objets explosibles  1.4	Léger risque d'explosion et d'incendie.	Se mettre à l'abri.
Gaz inflammables  2.1	Risque d'incendie. Risque d'explosion. Peut être sous pression. Risque d'asphyxie. Peut causer des brûlures et/ou des engelures. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Se mettre à l'abri. Se tenir à l'écart des zones basses.
Gaz non inflammables, non toxiques  2.2	Risque d'asphyxie. Peut être sous pression. Peut causer des engelures. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Se mettre à l'abri. Se tenir à l'écart des zones basses.
Gaz toxiques  2.3	Risque d'intoxication. Peut être sous pression. Peut causer des brûlures et/ou des engelures. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Se mettre à l'abri. Se tenir à l'écart des zones basses.
Liquides inflammables  3	Risque de brûlures. Risque d'incendie. Risque d'explosion. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.	Se mettre à l'abri. Se tenir à l'écart des zones basses.
Matières solides inflammables, matières autoréactives et matières solides explosibles désensibilisées  4.1	Risque d'incendie. Les matières inflammables ou combustibles peuvent prendre feu en cas de chaleur, d'étincelles ou de flammes. Peut contenir des matières autoréactives risquant une décomposition exothermique sous l'effet de la chaleur, lors de contact avec d'autres substances (acides, composés de métaux lourds ou amines), de frictions ou de choc. Cela peut entraîner des émanations de gaz ou de vapeurs nocifs et inflammables ou l'auto-inflammation. Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur. Risque d'explosion des matières désensibilisées en cas de fuite de l'agent de désensibilisation.	
Matières sujettes à l'inflammation spontanée  4.2	Risque d'incendie par inflammation spontanée si les emballages sont endommagés ou le contenu répandu. Peut présenter une forte réaction à l'eau.	

Indications supplémentaires à l'intention du conducteur de locomotives sur les caractéristiques de danger des marchandises dangereuses par classe et sur les mesures à prendre en fonction des circonstances prédominantes

Étiquettes et panneaux de danger, désignation des dangers	Caractéristiques de danger	Indications supplémentaires
(1)	(2)	(3)
Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables   4.3	Risque d'incendie et d'explosion en cas de contact avec l'eau.	
Matières comburantes  5.1	Risque de forte réaction, d'inflammation et d'explosion en cas de contact avec des matières combustibles ou inflammables.	
Peroxydes organiques   5.2	Risque de décomposition exothermique en cas de fortes températures, de contact avec d'autres matières (acides, composés de métaux lourds ou amines), de frictions ou de choc. Cela peut entraîner des émanations de gaz ou de vapeurs nocifs et inflammables ou l'auto-inflammation.	
Matières toxiques  6.1	Risque d'intoxication par inhalation, contact avec la peau ou ingestion. Risque pour l'environnement aquatique ou les systèmes d'évacuation des eaux usées.	
Matières infectieuses  6.2	Risque d'infection. Peut provoquer des maladies graves chez l'être humain ou les animaux. Risque pour l'environnement aquatique ou les systèmes d'évacuation des eaux usées.	
Matières radioactives   7A 7B   7C 7D	Risque d'absorption et de radiation externe.	Limiter le temps d'exposition.
Matières fissiles  7E	Risque de réaction nucléaire en chaîne.	
Matières corrosives  8	Risque de brûlures par corrosion. Peuvent réagir fortement entre elles, avec de l'eau ou avec d'autres substances. La matière répandue peut dégager des vapeurs corrosives. Risque pour l'environnement aquatique ou les systèmes d'évacuation des eaux usées.	
Matières et objets dangereux divers  9	Risque de brûlures. Risque d'incendie. Risque d'explosion. Risque pour l'environnement aquatique ou les systèmes d'évacuation des eaux usées.	

NOTA 1 : Pour les marchandises dangereuses à risques multiples et pour les chargements en commun, on observera les prescriptions applicables à chaque rubrique.
 2 : Les indications supplémentaires données ci-dessus peuvent être adaptées pour y faire figurer les classes de marchandises dangereuses et les moyens utilisés pour les transporter et, le cas échéant, pour les compléter conformément aux exigences nationales existantes.

Indications supplémentaires à l'intention du conducteur de train sur les caractéristiques de danger des marchandises dangereuses, indiquées par des marques, et sur les mesures à prendre en fonction des circonstances prédominantes		
Marque (1)	Caractéristiques de danger (2)	Indications supplémentaires (3)
 Matières dangereuses pour l'environnement	Risque pour l'environnement aquatique ou les systèmes d'évacuation des eaux usées.	
 Matières transportées à chaud	Risque de brûlures par la chaleur.	Éviter de toucher les parties chaudes du wagon ou conteneur et la matière répandue.

Équipements de protection individuelle à détenir dans la cabine du conducteur

Les équipements suivants¹⁾ doivent se trouver dans la cabine du conducteur :

- un appareil d'éclairage portable ;
- pour le conducteur de train
- des vêtements de signalisation (par ex. tels que décrits dans la norme EN 471).

¹⁾ Le cas échéant, ces équipements doivent être complétés conformément aux exigences nationales existantes.

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/2009/6 + INF.17 RID CE 11/09 + INF.26 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

6.8.2.4.6 Au dernier alinéa, remplacer « au moins une fois par an » par :
« , si besoin est, ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/5]

7.1.2 Reçoit la teneur suivante :

« **7.1.2** (supprimé) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2009/2]

C. Modifications avec une mise en vigueur au 1^{er} janvier 2013

Ajouter la nouvelle mesure transitoire suivante :

1.6.3.x Les wagons-citernes et wagons-batteries destinés au transport

- de gaz de la classe 2 avec les codes de classification contenant la/les lettre(s) F, T, TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi que
- des matières des classes 3 à 8, transportées à l'état liquide, auxquelles est attribué le code L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH ou L21DH dans le chapitre 3.2, Tableau A, colonne (12),

qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2013, mais qui cependant ne satisfont pas aux exigences des prescriptions de la section 6.8.4 b), disposition spéciale TE xx, applicables à partir du 1^{er} juillet 2013, pourront encore être utilisés. »]

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09]

[Chapitre 3.2 Tableau A

Dans la **colonne (13)**, ajouter « TE xx » dans les cas suivants :

- pour les citernes pour gaz de la classe 2 avec les codes de classification contenant la/les lettre(s) F, T, TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi que
- pour les citernes pour matières des classes 3 à 8 avec les codes-citerne L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH ou L21DH.]

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09]

6.8.4 b) Reprendre la nouvelle disposition spéciale TE xx suivante (colonne de gauche uniquement) :

« **TE xx** Les wagons-citernes pour les matières qui sont transportées à l'état liquide, et gaz, ainsi que les wagons-batteries doivent être équipés d'un dispositif de détection qui doit signaler immédiatement et clairement au conducteur de train un déraillement reconnu.

Ce dispositif doit être conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et aux prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'OTIF correspondantes (Wagons, Opération, Sécurité dans les tunnels). »]

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09]
