

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

INF.19

2 novembre 2009

Original : Français

RID : 47^{ème} session de la Commission d'experts du RID
(Sofia, 16 au 20 novembre 2009)

Objet : Commentaires de l'UIC et de l'UIRR concernant le document INF.11 de la Belgique

RÉSUMÉ

Résumé explicatif :

La proposition de la Belgique n'apporte pas réellement d'amélioration, y compris en matière de sécurité. Elle entraîne plutôt de nouvelles contraintes, en revenant partiellement sur les décisions prises lors de la dernière Commission d'experts du RID à Hambourg (2008).

Décision à prendre :

Adopter les modifications rédactionnelles telles que proposées par le document OTIF/RID/CE/2009/2.

Documents connexes :

OTIF/RID/CE/2009/2 du secrétariat de l'OTIF.
Rapport final de la 46^{ème} session de la Commission d'experts du RID (Hambourg, 21-23 octobre 2008).

Introduction

1. La question du « marquage en ferroutage » fait l'objet de discussions depuis plusieurs années déjà et en 2008, lors de la 46^{ème} session, l'UIC a présenté les résultats des travaux (Document OTIF/RID/CE/2008/17) qui avaient été menés sur le sujet dans le cadre d'un groupe de travail informel mis en place à cet effet, avec la participation de représentants de plusieurs Etats. La France a de son côté produit un document INF.3 visant à clarifier le vocabulaire utilisé pour caractériser les différentes techniques du ferroutage. Un groupe de travail ad hoc a été mis en place lors de la session en vue de définir une position tenant compte des observations faites en séance par plusieurs Etats. La proposition OTIF/RID/CE/2009/2 du secrétariat en tient

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.

compte et elle fait suite aux décisions qui ont alors été prises par la Commission d'experts du RID.

Commentaires

2. L'UIC et l'UIRR estiment que les propositions 1 et 2 n'apportent pas de réelle amélioration du texte existant dans le 5.3.1.3.2 du RID. Il s'agit de surcroît d'une reprise de dispositions existantes de l'ADR et des paragraphes 1.1.4.4.4 et 1.1.4.4.5, présentées dans le document OTIF/RID/CE/2009/2 du secrétariat. La présentation n'a fait l'objet que de légères modifications linguistiques sans en améliorer la compréhension.

Au paragraphe 2, la Belgique estime qu'il est « inhabituel d'avoir des prescriptions indiquant ce qu'il n'est pas nécessaire de faire ». Cette affirmation n'est pas juste car au 1.1.4, il s'agit d'applicabilité d'autres règlements et non d'une prescription sui-generis. De telles prescriptions ne sont en outre pas inhabituelles. Elles renvoient, par exemple, aux dispositions existantes du paragraphe 5.3.1.3.2 du RID ou aux dispositions du paragraphe 1.1.3.6.2 de l'ADR.

3. Concernant le paragraphe 3 du document INF.11, l'UIC et l'UIRR estiment que la précision et la répétition ne sont pas utiles. Le document reprend de surcroît les dispositions dont le contenu est déjà présent dans le document du secrétariat (paragraphes 1.1.4.4.4. et 1.1.4.4.5). Lors de la 46^{ème} session, il a été décidé de considérer que la notion de « remorque » englobait celle de « semi-remorque ».
4. Le paragraphe 4 n'est pas réaliste et la finalité de la mesure prévue au paragraphe 9 (proposition 5) n'apparaît pas clairement. Par ailleurs, il n'est pas démontré qu'elle permet de tirer un bénéfice en matière de sécurité.

L'indication de la masse totale des marchandises dangereuses par catégorie est pertinente pour le transport routier, car elle permet aux autorités de contrôle de vérifier que le recours aux exemptions conformément au paragraphe 1.1.3.6.2 de l'ADR est justifié. Elle ne l'est pas pour le transport ferroviaire. Le fait, par exemple, que lors d'un transport routier il soit dérogé à certaines dispositions de la partie 8 de l'ADR, n'a aucune implication particulière pour un transport consécutif par chemin de fer. Les informations nécessaires (par exemple le numéro ONU) sont disponibles, également en application du paragraphe 1.1.3.6.2 de l'ADR, via divers systèmes d'information (documents de transport, composition des trains/liste des wagons, systèmes de données électroniques EDI). Le gestionnaire d'infrastructure a du reste accès à ces informations.

5. La décision a été prise « d'accepter sans modification les marquages du trafic routier » (paragraphe 9 du rapport OTIF/RID/CE/2008-B) et donc de ne pas engager de démarche vis-à-vis du WP.15 en vue de résoudre les éventuels problèmes en amont du ferroutage.
6. Le ferroutage tel que défini lors de la 46^{ème} session de la Commission d'experts du RID couvre diverses techniques de transport qui ne posent aucune difficulté de connaissance des unités de transport ou de véhicules acheminés. On dispose des marquages mis en place conformément à l'ADR et des renseignements disponibles dans les systèmes d'information relatifs au trafic ferroviaire.

Proposition

7. L'UIC et l'UIRR demandent que la Commission d'experts du RID s'en tienne au « compromis » adopté en 2008 et repris dans la communication du secrétariat (OTIF/RID/CE/2009/2).