



OTIF/RID/CE/GTP/2017/2

1^{er} mars 2017

Original : allemand

RID : 8^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Utrecht, 20-24 novembre 2017)



Objet : Adaptation des obligations incombant aux intervenants pour le transport
de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

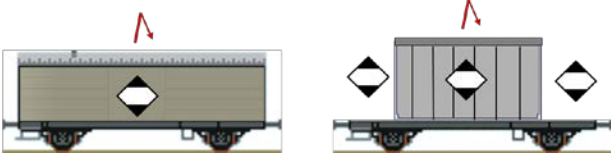
Proposition de l'Union internationale des chemins de fer (UIC)

Introduction

1. Dans le contexte du marquage des wagons et des conteneurs, dans lesquels des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées sont chargées avec une masse de plus de 8 tonnes, se pose la question de l'obligation ou non pour le transporteur de signaler au gestionnaire d'infrastructure l'existence de telles quantités.
2. À l'occasion de la 48^e session de la Commission d'experts sur le transport de marchandises dangereuses en mai 2010, il a été décidé (7 voix « pour » et 5 voix « contre ») de compléter les obligations du gestionnaire d'infrastructure introduites par le RID 2007 en faisant préciser que celui-ci doit être informé de l'existence, dans le train, de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. L'option considérant que l'information sur la présence, dans le train, de marchandises dangereuses en quantités limitées ne présente pas d'utilité pour le gestionnaire d'infrastructure, a été rejetée.
3. Le RID 2011, sous-section 1.4.2.2.5, a fait obligation au transporteur de « mettre à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure sur laquelle il circule, à tout moment tout au long du transport, de manière rapide et sans entrave, les données lui permettant de remplir les exigences du 1.4.3.6 b) ». Une remarque précise que le mode de transmission des données est fixé par les conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. En même temps, les obligations du gestionnaire d'infrastructure ont été complétées en conséquence à la sous-section 1.4.3.6.

4. La sous-section 3.4.12 prescrit par ailleurs à l'expéditeur de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées d'informer, avant le transport et de manière traçable, le transporteur de la masse brute des marchandises à expédier sous cette forme.
5. À l'occasion de la 5^e session du groupe de travail permanent, il a été décidé, sur la base du document INF.5 du Royaume-Uni, que ces informations ne sont à échanger que si le wagon ou le conteneur doit impérativement être revêtu d'une marque conforme au chapitre 3.4 (autrement dit s'il contient plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses en quantités limitées).
6. À travers le document OTIF/RID/CE/GTP/2015/9, l'UIC a attiré l'attention sur le problème de la vérification du marquage par le transporteur des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées et demandé que l'expéditeur soit tenu de signaler la présence de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées ainsi que leur masse brute totale à l'aide d'une inscription standard sur le document de transport. Le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID n'a pas été en mesure de dégager un consensus pour savoir s'il ne serait pas préférable de traiter la question dans le cadre de la Réunion commune. Le représentant de l'UIC s'est déclaré disposé à recueillir l'avis des entreprises ferroviaires sur ce point et à préparer dans le meilleur des cas un nouveau document en vue de la Réunion commune de mars 2016.
7. Lors de sa réunion de mars 2016, le groupe d'experts « Marchandises dangereuses » de l'UIC a décidé de ne remettre aucun document pour la Réunion commune, en estimant que ce sujet ne concerne que le transport ferroviaire, puisque le transport routier ne connaît pas le gestionnaire d'infrastructure en tant qu'acteur au plan juridique.
8. Par ailleurs, les représentants des chemins de fer ont noté que certaines instructions de marquage des wagons/conteneurs ne sont pas compréhensibles pour ce qui concerne les quantités de marchandises dangereuses chargées. Pour illustrer cette difficulté, on peut se référer à l'exemple du transport d'éthanol classé UN 1170, 3, II :

Quantité transportée UN 1170	Marquage wagon / conteneur	Information au gestionnaire d'infrastructure
<p>20 litres</p>		<p>UN 1170</p>
<p>7 600 litres (380 caisses de 20 x 1 L selon LQ)</p>		<p>—</p>

<p>10 000 litres</p> <p>(500 caisses de 20 x 1 L selon LQ)</p>		<p>Présence de marchandises dangereuses en quantités limitées.</p>
---	--	--

9. On comprendra qu'un wagon/conteneur chargé d'un bidon de 20 litres d'éthanol doit être revêtu d'une plaque-étiquette et que le code ONU doit être fourni au gestionnaire d'infrastructure, afin que celui-ci puisse assumer l'obligation d'informer, en cas d'incident, les équipes d'intervention sur la nature de la marchandise dangereuse chargée.
10. Mais on ne comprend pas dans ces conditions pourquoi disparaît l'obligation de transmettre une quelconque information au gestionnaire d'infrastructure en présence de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées avec une masse inférieure à 8 tonnes. Cela le prive de la possibilité d'informer fiablement les équipes d'intervention sur la présence ou non de marchandises dangereuses dans le wagon/conteneur correspondant.
11. Ainsi les équipes d'urgence doivent savoir d'emblée qu'un wagon/conteneur non revêtu d'une marque peut contenir des marchandises dangereuses en quantités limitées jusqu'à 8 tonnes. Dès lors, on pourra se demander pourquoi le gestionnaire d'infrastructure a l'obligation d'aviser les équipes d'intervention en présence de quantités d'une masse supérieure à 8 tonnes.
12. Si le gestionnaire d'infrastructure souhaite vérifier que les unités de chargement et wagons à marquage obligatoire et contenant plus de 8 tonnes de marchandises en quantités limitées lui ont été correctement signalés, un autre problème se pose : Les transports effectués dans le cadre d'une chaîne de transport englobant un parcours maritime reçoivent dès le premier kilogramme une marque selon le chapitre 3.4. De surcroît, il est également possible en transport terrestre d'apposer sur une base volontaire des marquages LQ sur des wagons et unités de chargement dans lesquels sont transportés des marchandises LQ d'une masse inférieure à 8 tonnes. Mais, dans ces deux cas, il n'est pas obligatoire de signaler leur présence au gestionnaire d'infrastructure.

Proposition option 1 (sur la base du document OTIF/RID/CE/GTP/2015/9)

3.4.1 Modifier l'alinéa e) comme suit (compléments soulignés) :

« e) de la partie 5, 5.1.2.1 a) i) et b), 5.1.2.2, 5.1.2.3, 5.2.1.10, 5.4.0, 5.4.1.4 et 5.4.2 ; ».

3.4.12 Modifier comme suit (texte modifié souligné) :

« Préalablement au transport, les expéditeurs de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent fournir au transporteur un document de transport comprenant les indications suivantes :

« MARCHANDISES DANGEREUSES EN QUANTITÉS LIMITÉES. MASSE BRUTE TOTALE xxx KG ».

Les chargeurs de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent respecter les dispositions de marquage définies aux 3.4.13 à 3.4.15. ».

3.4.14 Modifier comme suit :

« **3.4.14** (supprimé) ».

Modifications consécutives

1.4.2.2.1 Modifier l'alinéa f) comme suit :

« f) s'assurer que les plaques-étiquettes, les marques et les panneaux orange prescrits pour les wagons et conteneurs aux chapitres 3.4 et 5.3 soient apposés ; ».

1.4.3.6 Modifier le deuxième tiret de l'alinéa b) comme suit :

« – les Nos ONU des marchandises dangereuses transportées dans ou sur chaque wagon, dans la mesure où ils doivent être indiqués dans le document de transport, ou l'indication de la présence de marchandises dangereuses emballées en quantité limitées conformément au chapitre 3.4, lorsqu'elles sont transportées seules ~~et qu'un marquage du wagon ou du grand conteneur est requis selon le chapitre 3.4,~~ ».

Proposition option 2

1.4.3.6 Modifier le deuxième tiret de l'alinéa b) comme suit :

« – les Nos ONU des marchandises dangereuses transportées dans ou sur chaque wagon, dans la mesure où ils doivent être indiqués dans le document de transport, ~~ou l'indication de la présence de marchandises dangereuses emballées en quantité limitées conformément au chapitre 3.4, lorsqu'elles sont transportées seules et qu'un marquage du wagon ou du grand conteneur est requis selon le chapitre 3.4,~~ ».

Faisabilité

14. L'UIC estime que le choix de l'option 1 simplifie l'application des prescriptions et accroît la sécurité des équipes d'intervention sur les lieux de l'incident, dans la mesure où celles-ci seront sensibilisées à la présence de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées.
15. Le choix de l'option 2 permet au gestionnaire de l'infrastructure d'assumer correctement ses obligations et incite les équipes d'intervention à considérer a priori qu'il faut s'attendre à la présence de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, que le wagon/conteneur soit revêtu ou non d'une marque.