



OTIF/RID/CE/GTP/2024/1

3 avril 2024

Original : français

RID : 17^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Berne, 22 mai 2024)

Objet : Attribution des dispositions spéciales WE 4 et WE 5 à toutes les rubriques du tableau A

Proposition de la Belgique

RÉSUMÉ

Résumé analytique : Attribution des dispositions spéciales WE 4 et WE 5 à toutes les rubriques du tableau A.

Mesure à prendre : Reconsidérer la décision d'attribuer les dispositions spéciales WE 4 et WE 5 à toutes les rubriques du tableau A.

Documents connexes : [OTIF/RID/CE/GTP/2023/6](#)
[OTIF/RID/CE/GTP/2023-A](#), paragraphe 44

Introduction

1. À la 16^{ème} session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2023, lors de l'examen du document [OTIF/RID/CE/GTP/2023/6](#) traitant des recommandations du Groupe mixte d'experts pour la coordination, « le Groupe de travail permanent a appuyé la suggestion du Secrétariat d'associer à toutes les rubriques du tableau A les dispositions spéciales WE 4 et WE 5, lesquelles prévoient l'équipement volontaire des wagons avec des systèmes permettant d'empêcher les déraillements ou d'en limiter les conséquences et qui dérivent du nota actuel au 7.1.1. » (voir paragraphe 44 du rapport [OTIF/RID/CE/GTP/2023-A](#)).

2. Les textes adoptés se lisent comme ceci :

« **Chapitre 3.2**

Tableau A Dans la nouvelle colonne (14), attribuer « WE4 WE5 » à toutes les matières.

Chapitre 7.1

7.1.1 Supprimer le nota.

7.1.2.1.6 Les wagons peuvent être équipés de dispositifs facultatifs :

a) limitant les conséquences d'un déraillement ;

NOTA. Si un tel système est utilisé, il doit être conforme aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, partie F.1.

b) empêchant la survenue d'un déraillement.

NOTA. Si un tel système est utilisé, il doit être conforme aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, partie F.2.

7.1.2.2

WE 4 Le wagon peut être équipé d'un système limitant les conséquences dans le cas de son déraillement. Si un tel système est utilisé, il doit être conforme aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, partie F.1.

WE 5 Le wagon peut être équipé d'un système empêchant son déraillement. Si un tel système est utilisé, il doit être conforme aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, partie F.2. ».

3. De l'avis de la Belgique, l'attribution des dispositions spéciales WE 4 et WE 5 à toutes les rubriques du tableau A n'est pas nécessaire vu les paragraphes suivants :

- Nota du 4.3.2.1.1.2 : « Il est également possible d'utiliser des wagons qui sont équipés d'équipements de wagon supplémentaires conformément à un code WE prévu au 7.1.2.2 même si cela n'est pas requis dans la colonne (14) du tableau A du chapitre 3.2. ».
- Nota du 7.1.2.2 : « Il est également possible d'utiliser des wagons qui sont équipés d'équipements de wagon supplémentaires conformément à un code WE prévu au 7.1.2.2 même si cela n'est pas requis dans la colonne (14) du tableau A du chapitre 3.2. ».

Cette attribution pourrait même porter à confusion vu que ce principe d'équipement volontaire vaut également pour les autres dispositions spéciales WE.

4. Cela avait déjà été discuté lors des groupes d'experts RID/STI du 13/03/2023 et du 19/04/2023 et la conclusion était la suivante (voir *document RID 2025 - TSI 2025 for wagon requirements - review for RID-TSI expert group - clean-note.doc* discuté lors du groupe d'expert RID/STI du 19/04/2023) :

« WE 4 et WE 5 ne doivent pas être introduits dans le tableau A car il s'agit de mesures d'application volontaire. Toutefois, lorsqu'elles sont appliquées, ces mesures doivent être

conformes aux exigences d'interopérabilité de l'UTP/TSI et les wagons doivent être marqués par WE 4 ou WE 5.

De cette manière, la note préexistante à la section 7.1.1 de la version actuelle du RID est remplacée par la section 7.1.2.6 et WE 4 et WE 5. ».

5. Selon la Belgique, les dispositions spéciales WE 4 et WE 5 ne doivent être attribuées à aucune rubrique du tableau A tant que ces équipements ne sont pas obligatoires.

À l'heure actuelle, ces deux dispositions permettent d'équiper les wagons sur une base volontaire, avec un renvoi clair vers les exigences techniques et les exigences de marquage.

Si nécessaire, dans le futur, la première phrase des dispositions WE 4 et WE 5 pourrait être exprimée sous forme d'une obligation :

« Le wagon ~~peut~~ **doit** être équipé d'un système limitant les conséquences dans le cas de son déraillement... ».

Les dispositions WE 4 et WE 5 pourraient alors être attribuées à certaines rubriques du tableau A.

Propositions

6. Proposition 1

Supprimer l'amendement suivant :

« Chapitre 3.2

Tableau A Dans la nouvelle colonne (14), attribuer « WE4 WE5 » à toutes les matières. ».

Cette proposition correspond aux textes proposés par le groupe d'experts RID/STI (voir OTIF/RID/CE/GTP/2023/6).

7. Proposition 2

7.1.2.2 Après les codes « WE 4 » et « WE 5 », insérer un renvoi à la note de bas de page suivante :

« * Cette disposition spéciale n'est actuellement attribuée à aucune rubrique du tableau A. Cependant les wagons peuvent être équipés sur base volontaire de ces systèmes (voir nota du 4.3.2.1.1.2 et du 7.1.2.2). ».

Justification

8. Attribuer les codes WE 4 et WE 5 à toutes les rubriques du tableau A prête à confusion car le principe d'équipement volontaire vaut également pour les autres dispositions spéciales WE (voir nota du 4.3.2.1.1.2 et du 7.1.2.2).
9. La pertinence d'avoir ces dispositions même si elles ne sont obligatoires pour aucun produit est de permettre un renvoi clair vers les exigences techniques et les prescriptions de marquage en cas d'équipement volontaire.

Faisabilité

10. Cette proposition ne change rien en terme de faisabilité.
 11. Cette proposition ne nécessite aucun changement dans les textes des STI/PTU.
-