



INF. 5

5 novembre 2014

Original : allemand

RID : 4^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Madrid, 17-20 novembre 2014)

Objet : Obligation du transporteur d'informer le conducteur du train de la position des
marchandises dangereuses chargées

**Observations de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) sur le document
OTIF/RID/CE/GTP/2014/19 (Suède) et sur le document informel INF. 2 (Fédération de Russie)**

Introduction

1. Le 5.4.3.3 du RID oblige le transporteur à informer le conducteur des marchandises dangereuses chargées dans son train. Le conducteur doit consulter les consignes écrites sur les mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident.
2. Afin d'informer le conducteur des marchandises dangereuses chargées, les transporteurs ferroviaires utilisent, en règle générale, les indications contenues dans le bulletin de freinage et la liste de composition du train, lesquelles satisfont par ailleurs à l'exigences vis-à-vis des entreprises ferroviaires (EF) en ce qui concerne l'information du conducteur sur la présence et la position des marchandises dangereuses dans le train, telles qu'elles est définie au paragraphe 4.2.3.4.3 de la décision de la Commission 2011/314/UE du 12 mai 2011.
3. Le bulletin de freinage indique si le train comporte des marchandises dangereuses, tandis que la liste de composition du train signale la position des wagons dans lesquels elles sont chargées et contient, de surcroît, des informations plus détaillées sur les marchandises chargées dans ou sur les différents wagons (p. ex. numéro ONU).
4. Une étude du groupe d'experts des marchandises dangereuses de l'UIC a démontré que les informations concernant les marchandises dangereuses données dans la liste de composition du train variaient très fortement d'une EF à l'autre. Ceci est dû en partie au fait qu'il n'existe pas de dispositions juridiquement obligatoires quant aux informations sur les marchandises dangereuses devant figurer dans les documents d'exploitation ferroviaire.

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.

5. La majorité des EF se contente d'inscrire quelques informations seulement sur les marchandises dangereuses dans leurs listes de composition des trains, p. ex. le numéro ONU et les numéros des modèles d'étiquette de danger. Parfois, ces listes comportent également des informations supplémentaires outre ces « données de base », telles que le numéro d'identification du danger, le groupe d'emballage, etc.
6. Dans son document INF.2, la Fédération de Russie évoque également cette question et décrit les informations sur les marchandises dangereuses figurant dans la liste de composition du train en application des « *Operating instructions for preparing a train liste applicable for the 1520 mm network* », ainsi que les indications sur les marchandises dangereuses inscrites par certaines autres EF sur cette liste.
7. Selon l'UIC, il serait souhaitable de définir clairement et d'uniformiser les informations sur les marchandises dangereuses nécessaires au conducteur, afin d'harmoniser et de faciliter le trafic transfrontalier. Cette possibilité s'est présentée dans le cadre de la révision de la fiche UIC 472 « Bulletin de freinage, liste de composition des trains pour le conducteur et exigences vis-à-vis des informations à échanger en vue de l'exploitation ferroviaire ».
8. La définition des indications sur les marchandises dangereuses devant figurer sur le bulletin de freinage et dans la liste de composition du train tient compte aussi bien des exigences du 1.4.3.6 b) et du 1.4.2.2.5 que des informations présentes dans les consignes écrites (voir 5.4.3.4).
9. Par ailleurs, grâce aux indications contenues dans la liste de composition du train, les EF répondent aux exigences formulées au point 4.2.3.4.3 de la décision de la Commission 2011/314/UE du 12 mai 2011.
10. La fiche UIC 472 devra ainsi intégrer les informations suivantes sur les marchandises dangereuses :

Annexe A Bulletin de freinage

- Marchandise dangereuse : oui ou non (obligatoire)

Annexe B Liste de composition du train

- Indications concernant le numéro du wagon (obligatoire)
- Indications concernant la position du wagon dans le train (obligatoire)
- Numéro ONU (obligatoire)
- Numéro du modèle d'étiquette de danger (obligatoire)
- Indications concernant les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées supérieures à 8 tonnes (LQ) (obligatoire)
- Marques pour les matières dangereuses pour l'environnement (facultatif)
- Marques pour les matières transportées à chaud (facultatif)

11. Afin de remplir les exigences formulées au 4.2.3.4.3, 2^e tiret, de la décision de la Commission 2011/314/UE du 12 mai 2011 et dans une perspective d'harmonisation, l'UIC suggère de renvoyer aux informations sur les marchandises dangereuses susmentionnées de la fiche UIC 472 pour satisfaire aux exigences d'information du conducteur au sens du 5.4.3.3.
12. Dès l'entrée en vigueur de la fiche UIC 472 (prévue pour le 1^{er} janvier 2015), l'UIC serait prête à approfondir cette question avec la Suède, la Russie et d'autres parties intéressées et à formuler une proposition à soumettre à la 5^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID.

Justification :

13. Les indications sur les matières dangereuses contenues dans la fiche UIC 472 répondent au besoin d'information du conducteur. Celui-ci doit savoir si son train comporte des marchandises dangereuses et à quel endroit. Par ailleurs, en cas d'accident ou d'incident, il devrait pouvoir prendre les mesures nécessaires conformément aux consignes écrites (notamment à l'aide des modèles d'étiquette de danger), sans avoir à se rapprocher des wagons pour lire les plaques-étiquettes et les marquages.
 14. Les exigences en matière d'information au sens du 1.4.3.6 b) et les obligations énumérées au 1.4.2.2.5 sont remplies par l'indication du numéro ONU et la présence de quantités limitées de plus de 8 tonnes (LQ). Dès lors, les renseignements détenus par le conducteur à travers le bulletin de freinage et la liste de composition du train peuvent également, en cas de nécessité, être mis rapidement et sans restriction à la disposition du gestionnaire d'infrastructure (responsable des interventions d'urgence) et/ou des équipes d'intervention à titre d'information initiale (voir 5.4.3.4 « Mesures à prendre en cas d'accident [...] », 5^e tiret).
 15. L'obligation de mettre à disposition du gestionnaire de l'infrastructure (responsable des interventions d'urgence) et/ou des équipes d'intervention les documents de transport éventuellement présents en cabine de conduite et contenant des informations détaillées sur les marchandises dangereuses au sens du chapitre 5.4 du RID ne s'en trouve pas affectée. De même, il reste possible de transmettre ces données par voie électronique (cf. 5.4.3.4 « Mesures à prendre en cas d'accident [...] », 6^e tiret).
-