

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/2008/17

21 août 2008

Original : Français

RID : 46^{ème} session de la Commission d'experts du RID pour le transport de marchandises dangereuses
(Hambourg, 21 – 23 octobre 2008)

Objet : Rapport du groupe de travail informel « Marquages en trafic ferroutage »
(Vienne, 7 et 8 juillet 2008)

Transmis par l'Union international des chemins de fer (UIC)

1. Conformément à la demande de la Commission d'experts du RID (44^e session, Zagreb), l'UIC a organisé un groupe de travail traitant du « Marquage en trafic ferroutage » en vue de résoudre les problèmes soulevés lors des dernières réunions. Cette réunion a eu lieu les 7 et 8 juillet 2008 à Vienne (Autriche). Les participants sont présentés en Annexe 4. Les travaux réalisés à Vienne ont bénéficié de contributions et de commentaires de plusieurs Etats, relatifs au document de travail que l'UIC/UIRR avait diffusé préalablement. La liste des documents de référence est jointe en Annexe 3.
2. La réunion présidée par Jean-Georges Heintz, Chef de la délégation UIC, a consisté dans un premier temps à examiner chaque document reçu des Etats, en relation avec le projet de l'UIC/UIRR. Dans un deuxième temps, les participants ont procédé à l'adaptation de ce projet.

Commentaires et contributions des Etats

3. Des contributions écrites sont parvenues de la Belgique, de la France, des Pays-Bas, de la Suisse et du Royaume-Uni. Celles-ci se référaient en particulier à des observations rédactionnelles qui ont été prises en considération dans la proposition révisée de l'UIC. Seule la Belgique s'est prononcée explicitement contre le principe suivi par l'UIC visant à autoriser de manière générale les marquages non seulement pour la chaussée roulante mais également en trafic ferroutage, c.à.d. de renoncer aux marquages ultérieurs des wagons porteurs.

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.

4. La Contribution de la France souligne, au-delà des difficultés pratiques rencontrées par le chemin de fer, celles qui proviennent du flou actuel concernant l'appellation des techniques utilisées pour le transport combiné. Elle fait référence à la contribution de la Belgique qui détaille bien les différents cas de figure relatifs à l'apposition des plaques-étiquettes. Le tableau de synthèse proposé par la Suisse fait de même.
5. La solution apportée par le projet UIC/UIRR ne concerne que le trafic ferroutage alors que le thème en question concerne le transport combiné en général. La France estime que la résolution des problèmes rencontrés serait facilitée par une définition plus claire dans le RID de la notion de « transport combiné », en cohérence avec les termes officiels utilisés dans les documents officiels, en particulier ceux du Groupe de travail WP.24 de la CEE-ONU (Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique).
6. Les contributions des Pays-Bas et du Royaume-Uni proposent pour leur part d'amender le texte du projet de l'UIC/UIRR en vue d'améliorer le texte du RID et sa systématique.
7. La contribution de la Belgique, tout en confirmant explicitement les difficultés pratiques pour les semi-remorques, estime cependant qu'un seul panneau orange vierge à l'arrière du véhicule (aucun marquage sur les deux côtés et à l'avant du véhicule) n'est pas suffisant.

Discussions et décisions

8. Les échanges d'opinions entre les participants ont amené le groupe de travail à revoir le projet et à proposer des améliorations suivant les orientations suivantes :
9. Clarification de la définition de la notion de ferroutage (section 1.2.1 du RID). La clarification éventuelle des définitions relatives au transport combiné dans son ensemble pourra faire l'objet d'une proposition spécifique.
10. Suppression du passage de texte prévu à l'origine dans les par. 1.1.4.4.1 et 1.1.4.4.2 « Si ceux-ci ne sont pas visibles de l'extérieur du wagon porteur... », étant donné que les véhicules routiers transportés en trafic ferroutage ne sont chargés que sur des wagons porteurs spéciaux (sans parois de bord) et ainsi les marquages apposés ne peuvent plus être masqués.
11. Recentrage du projet de proposition UIC/UIRR sur le ferroutage, en tenant compte du fait qu'il peut être effectué « accompagné » ou « non accompagné ».
12. Reprise dans le document de transport, de la mention contenue dans une version antérieure du RID et visant à indiquer qu'il s'agit d'un transport effectué suivant les dispositions applicables au trafic ferroutage.
13. Les participants estiment que les dispositions existantes relatives à l'information sur le transport, en particulier le par. 1.4.2.2.5 et la sous-section 1.4.3.6 du RID, garantissent aux forces d'intervention un accès fiable aux informations utiles.

Proposition

1.1.4.4 Reçoit la teneur suivante:

« **1.1.4.4 Trafic ferroutage**

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

Les véhicules routiers remis au transport en trafic ferroutage ainsi que leur contenu doivent répondre aux conditions 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).

1.1.4.4.1 Apposition de plaques-étiquettes ou marquages sur les wagons porteurs sur lesquels des véhicules routiers sont transportés

L'apposition de plaques-étiquettes ou de marquages sur les wagons porteurs n'est pas nécessaire lorsque les véhicules routiers disposent des plaques-étiquettes ou marquages prescrits selon le chapitre 5.3 ou 3.4 de l'ADR.

En plus, l'apposition de plaques-étiquettes ou de marquages sur les wagons porteurs n'est pas nécessaire si pour les véhicules routiers des plaques-étiquettes et des marquages ne sont pas requis (par exemple sous-section 1.1.3.6 de l'ADR).

1.1.4.4.2 Apposition de panneaux orange sur les wagons porteurs sur lesquels des véhicules routiers sont transportés

L'apposition de panneaux orange sur les wagons porteurs n'est pas nécessaire lorsque les véhicules routiers sont signalisés avec les panneaux orange prescrits selon la section 5.3.2 de l'ADR.

1.1.4.4.3 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 No ONU doit précéder le numéro d'identification du danger dans le document de transport.

1.1.4.4.4 Toutes les autres dispositions du RID ne sont pas remises en cause. »

Modifications de conséquences:

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

« **trafic ferroutage**, le *transport* de véhicules routiers chargés (accompagnés ou non) sur des *wagons*. Cette définition comprend aussi la « chaussée roulante » (chargement des camions avec ou sans remorque ainsi que des semi-remorques avec tracteur sur les wagons utilisés pour ce système de transport) ; »

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 1.1.4.4.1. »

5.3.1.3.1 Supprimer cette désignation de paragraphe.

5.3.1.3.2 Supprimer.

5.3.2.1.6 Reçoit la teneur suivante:

« **5.3.2.1.6** En ce qui concerne l'apposition du panneau orange sur les wagons porteurs qui sont utilisés pour le trafic ferroutage, voir 1.1.4.4.2. »

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 1.1.4.4.3. »

Explication et justification

Les modifications proposées au 1.1.4.4 tiennent compte des problèmes pratiques qui se présentent toujours périodiquement en trafic ferroutage non accompagné en raison des prescriptions de marquage différentes de l'ADR et du RID et qui conduisent à des retards ainsi qu'à des coûts supplémentaires dus aux marquages ultérieurs et ainsi à un préjudice à la capacité de concurrence du trafic ferroviaire. Tous les autres transports en trafic combiné (par ex, transport de conteneurs-citernes) ne présentent pas de problèmes étant donné qu'en l'occurrence il n'existe pas de prescriptions de marquage différentes.

Sécurité

Les plaques-étiquettes et les signalisations orange apposées sur les véhicules routiers sont considérées comme suffisantes indépendamment de leur mode d'apposition, étant donné que contrairement au transport routier, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dispose à tout moment des numéros ONU des marchandises dangereuses transportées et peut les mettre immédiatement à disposition des forces d'intervention.

Dans le cas de la chaussée roulante, l'on également jusqu'à maintenant renoncé à l'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs, bien que ces transports ne sont pas toujours effectués accompagnés, mais également non accompagnés, et c'est la raison pour laquelle il n'existe pas de différence sur le reste du trafic ferroutage (par ex. chargement de semi-remorques sans tracteur).

Faisabilité

Il ne faut s'attendre à aucun problème en ce qui concerne la faisabilité. En raison des prescriptions de marquage divergentes, l'on a réintroduit la remarque contenue dans une ancienne édition du RID pour information des intervenants dans le transport et des autorités de contrôle.



Photo 1: Citerne semi-remorque – Marquage visible.



Photo 2: Conteneur sur une semi-remorque. Pour les marchandises dangereuses le marquage serait visible.



Photo 3: Semi-remorque. Pour les marchandises dangereuses le marquage serait visible.



Photo 4: Semi-remorque. Le marquage prescrit selon l'ADR est visible.

Documents de travail

- Rapport de la 42ème session de la Commission d'experts du RID (Madrid, 21-25 novembre 2005) A 81-03/501.2006, paragraphes 49 à 53.
- Rapport de la Réunion commune RID/ADR. (Berne, 20 au 23 mars 2006) TRANS/WP.15/AC.1/102, paragraphes 61 à 63.
- Rapport de la 44ème session de la Commission d'experts du RID (Zagreb 19 au 23 novembre 2007) OTIF/RID/CE/2007-A, paragraphes 32 à 34 et 49 à 50.
 - Document OTIF/RID/CE/2007/4 (UIC) – Renonciation à l'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs qui sont utilisés en trafic ferroutage, lorsque les véhicules routiers transportant des colis sont munis de plaques-étiquettes conformément à l'ADR.
 - Document OTIF/RID/CE/2007/8 (UIRR) – Application de l'exemption du 1.1.3.6 de l'ADR en trafic combiné rail/route.
 - Document OTIF/RID/CE/2007/20 (Commentaires de la Belgique sur le document OTIF/RID/CE/2007/8) – Application de l'exemption du 1.1.3.6 de l'ADR en trafic combiné rail/route.
- Documents de travail diffusés pour la réunion du groupe de travail « Marquages en trafic ferroutage » (Vienne, 7 et 8 juillet 2008) :
 - Projet de proposition conjointe UIC/UIRR, préparé lors de la réunion du Groupe d'experts de l'UIC tenue à Hilversum (Pays-Bas) (12 et 13 mars 2008).
 - Commentaires relatifs au projet de proposition :
 - Belgique (11-6-2008)
 - France (24-6-2008)
 - Pays-Bas (24-6-2008)
 - Royaume-Uni (30-6-2008)
 - Suisse (27-6-2008)

Liste des participants**Autriche**

Johann Mayerhofer
Bundesministerium für Verkehr
Gefahrguttechnik
Tel. +43 1 7116265 5854
E-Mail: johann.mayerhofer@bmit.gv.at

Espagne

Enrique Espiago
Grupo de apoyo en Materia de Seguridad en la Circulación
Dirección General de Ferrocarriles
Ministerio de Fomento
C/Avda. General Perón, nº 38-2ª planta. Edificio Masters II
ES – 28020 Madrid
Tel. 91.3108904
E-Mail: eespiago@fomento.es

FIATA

Claus-Dieter Helmke
Koordinator SGU
Safety, Health & Environment
DHL Freight GmbH
Auf der Hohen Schaar 7
DE – 21107 Hamburg
Tel. +49 (0)40 22924-300
E-Mail: Clausdieter.Helmke@dhl.com

UIC

Jean-Georges Heintz
SNCF
34, rue du Commandant Mouchotte
FR – 75699 Paris cedex 14
Tel. +33 1 53 25 30 28
E-Mail: jean-georges.heintz@sncf.

Ralf Redecker
Railion Deutschland AG
Rheinstraße 2
DE – 55116 Mainz
Tel. +49 6131 1562132
E-Mail: ralf.redecker@railion.com

Gerhard Mayer
Rail Cargo Austria AG (RCA)
Transportmanagement
Gefahrgut
Erdbergerlande 40-48
AT – 1030 Wien
Tel. +43193000 33862
E-Mail: Gerhard.mayer@railcargo.at

Hans Schwab
SBB/CFF Infrastruktur
Betriebsführung
Mittelstraße 43
CH – 3000 Bern 65
Tel. +41 512 20 4429
E-Mail: hans.schwab@sbb.ch

Jan Petterson
Green Cargo
Safety
Box 50212
SE – 2002 12 Malmö
Tel. +46 40 202 457
E-Mail: jan.petterson@greencargo.com

UIRR

Ullrich Lück
c/o Kombiverkehr
Köhlfleetdamm 5
DE – 21129 Hamburg
Tel. +49 40 3070 59 60
E-Mail: ulueck@kombiverkehr-gefahren.de

OTIF

Jochen Conrad
Gryphenhübeliweg 30
CH – 3006 Bern
Tel. +41 (0)31 359 10 17
E-Mail: jochen.conrad@otif.org
