

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission de sécurité
du RID et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses
(Berne, 20-23 mars 2006)

**Apposition de plaques-étiquettes et de signalisations orange sur les wagons porteurs en
trafic ferroutage**

Transmis par le secrétariat de l'OTIF

Lors de la 42^{ème} session de la Commission d'experts du RID (Madrid, 21-25 novembre 2005), les documents OCTI/RID/CE/42/5h) de la Belgique et OCTI/RID/CE/42/5l) du secrétariat ont été discutés, avec les documents informels INF.5) et INF.5d) de l'UIC s'y référant, et qui contenaient des propositions de modification en ce qui concerne l'appositions de plaques-étiquettes de la signalisation orange sur les wagons porteurs en trafic ferroutage (voir Annexes 1, 2, 4 et 5).

Bien que ces propositions de modification sont apparemment de nature spécifiquement RID, il s'est rapidement avéré clair, dans la discussion dans le cadre de la Commission d'experts du RID, que ces documents devraient être traités au sein de la Réunion commune RID/ADR/ADN de façon que l'on puisse reprendre dans l'ADR des renvois aux prescriptions particulières du RID pour le trafic ferroutage et afin de pouvoir éviter une signalisation ultérieure dans les gares de transbordement du trafic ferroutage (voir en particulier dans les annexes 3 et 6 les paragraphes 53 et 56 cités dans le rapport A 81-03/501.2006).

Pour éliminer les problèmes d'interprétation existants, la Commission d'experts du RID a pris des décisions pour le RID qui entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2007 (voir annexes 3 et 6).

La Réunion commune est priée d'examiner cette problématique et de prendre une décision pour les prescriptions du RID et de l'ADR. En ce qui concerne la problématique contenue dans le document OCTI/RID/CE/42/5h), la représentante de la Belgique soumettra une proposition spécifique à la Réunion commune (voir paragraphe 48 du rapport A 81-03/501.2006 dans l'annexe 3).

Il y aurait en particulier lieu d'examiner si les suggestions de l'UIC formulées pour l'ADR dans les document informels INF.5) et INF.5d) devraient être proposées au WP.15 pour adoption. En ce qui concerne la suggestion dans l'annexe 3 il faut cependant faire remarquer que le WP.15 a décider pour l'ADR 2007 de supprimer le NOTA au 5.3.1.5.2 et de reprendre en lieu et place un nouveau paragraphe 1.1.4.2.2 avec le libellé suivant :

"1.1.4.2.2 Les unités de transport composées d'un ou de plusieurs véhicules, autres que celles transportant des conteneurs, citernes mobiles ou conteneurs-citernes selon les dispositions prévues au 1.1.4.2.1 (c), munis d'un placardage non conforme aux dispositions du 5.3.1 de l'ADR, mais dont le marquage et le placardage sont conformes au chapitre 5.3 du Code IMDG, doivent être admises aux transports dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime à condition qu'il soit satisfait aux dispositions du 5.3.2 de l'ADR relatives aux panneaux de couleur orange."

[Document de référence : TRANS/WP.15/2004/38 + TRANS/WP.15/181]

Annexe 1

OCTI/RID/CE/42/5h)

13.10.2005

Original : Français

RID : 42^{ème} de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses

(Madrid, 21-25 novembre 2005)

Objet : Placardage des wagons porteurs

Proposition de la Belgique

Résumé : Amender le 5.3.1.3 pour couvrir le cas des petits conteneurs et le cas de véhicules (feroutage) transportant des colis et portant des plaques-étiquettes.

Introduction

Lors de la réunion de la Commission européenne du 20 juin 2005, certains pays ont demandé si des dérogations telles les dérogations RA-SQ 15.5 du Royaume-Uni, RA-SQ 6.5 et RA-SQ 6.6 de la France avaient bien leur place dans des dérogations nationales relatives aux petites quantités.

Ces dérogations ont la teneur suivante :

RA-SQ 6.5 : « Le placardage des wagons chargés de conteneurs n'est pas nécessaire si les plaques-étiquettes apposées sur les conteneurs sont bien visibles ».

RA-SQ 6.6 et 15.5 : « Si les véhicules routiers portent des étiquettes correspondant aux colis qu'ils transportent, les wagons ne doivent pas être étiquetés ».

De l'avis de la Belgique, il n'est en effet pas très logique de régler ce genre de problème dans des dérogations nationales ayant trait aux petites quantités. Par contre, ces problèmes peuvent facilement être réglés en adaptant le 5.3.1.3.

Propositions

1. RA-SQ 6.5

Le problème vient du fait que dans le 5.3.1.3, on parle de « grands conteneurs ». La France a introduit une dérogation pour couvrir le cas des petits conteneurs.

Proposition 1 :

Remplacer les termes grands conteneurs par conteneurs au 5.3.1.3 et 5.3.1.3.1.

Le 5.3.1.3 devient donc :

5.3.1.3 Placardage des wagons porteurs de conteneurs, CGEM, conteneurs-citernes ou citernes mobiles et des wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage

5.3.1.3.1 Si les plaques-étiquettes apposées sur les conteneurs, CGEM, conteneurs-citernes ou citernes mobiles ne sont pas visibles de l'extérieur du wagon porteur, les mêmes plaques-étiquettes seront apposées en outre sur les deux côtés latéraux du wagon. À cette exception près, il n'est pas nécessaire d'apposer de plaques-étiquettes sur le wagon porteur.

Observations du secrétariat de l'OTIF :

La section 5.3.1 du RID dans son ensemble se distingue fondamentalement de celle de l'ADR.

Dans un NOTA à la section 5.2.2, le RID stipule qu'aux fins de l'étiquetage les petits conteneurs sont considérés comme des colis, étant donné que pour ces derniers ne sont exigées que des grandeurs d'étiquettes de danger normales (100 x 100 mm). L'ensemble de la section 5.3.1 ne se réfère ainsi en conséquence qu'aux seuls grands conteneurs.

La section 5.3.1 de l'ADR prévoit par contre des plaques-étiquettes tant pour les grands conteneurs que pour les petits conteneurs et autorise alors au 5.3.1.7.3 que pour les petits conteneurs les plaques-étiquettes peuvent être remplacées par des étiquettes de danger.

Si la proposition de la Belgique était adoptée, l'ensemble de la section 5.3.1 devrait être révisée et le NOTA à la section 5.2.2 devrait être supprimé.

2. RA-SQ 6.6 et 15.5

En Belgique, certains opérateurs intermodaux nous ont également demandé, lors d'un transport ferroutage, s'il était nécessaire d'apposer les plaques-étiquettes sur les wagons porteurs si les véhicules transportés portaient les plaques-étiquettes exigées par le RID. En effet, même s'il n'est pas nécessaire, selon l'ADR, de mettre des plaques-étiquettes sur les véhicules transportant des colis, 2 cas se présentent en Belgique :

- Soit les opérateurs intermodaux, lors d'un transport route-rail, demande à l'expéditeur initial d'apposer lui-même les plaques-étiquettes qui seront nécessaires pour le transport par rail,
- Soit, pour des questions d'organisation, les étiquettes sont apposées sur le véhicule avant le chargement sur le wagon porteur (cette opération étant effectuée par grue sans opérateurs au sol).

La Belgique ne voit pas de problème de sécurité à accepter que les plaques-étiquettes soient apposées sur le véhicule au lieu du véhicule porteur.

Proposition 2 :

Amender le 5.3.1.3.2 comme suit :

5.3.1.3.2 Pour les wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage, les plaques-étiquettes peuvent être apposées des deux côtés latéraux.
Le placardage des wagons porteurs en trafic ferroutage n'est pas nécessaire

- a) dans le cas du système de transport de 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) et sauf décision contraire des chemins de fer concernés par une relation de transport déterminée,
- b) pour les autres transports de véhicules-citernes routiers et les véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses en vrac,
- c) **pour les transports de véhicules routiers transportant des colis si ces véhicules portent, de manière visible, les plaques-étiquettes correspondant aux colis qu'ils transportent.**

Justification

- Si les étiquettes sont visibles, il n'est pas nécessaire de les répéter sur le wagon porteur.
 - Remplacer « grand conteneur » par « conteneur » est un alignement sur le 5.3.1.3 de l'ADR.
-

Annexe 2

INF.5e)

11.11.2005

Original : Allemand

RID : 42^{ème} session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses (Madrid, 21-25 novembre 2005)

Observations de l'UIC sur le document OCTI/RID/CE/42/5h) de la Belgique

Introduction

Dans son document OCTI/RID/CE/42/5h), la Belgique propose de modifier la sous-section 5.3.1.3 du RID pour couvrir le cas des petits conteneurs et celui des véhicules (trafic ferroutage) dans lesquels sont transportés des colis et qui sont munis de plaques-étiquettes.

Dans la **proposition 1**, qui doit couvrir le cas des petits conteneurs, la Belgique propose de remplacer, à la sous-section 5.3.1.3 et au par. 5.3.1.3.1, « grand conteneur » par « conteneur ». Le secrétariat de l'OTIF a en l'occurrence attiré l'attention sur les différences dans les sections 5.3.1 du RID et de l'ADR.

Dans la **proposition 2**, qui doit couvrir le cas des véhicules (trafic ferroutage) dans lesquels sont transportés des colis et qui sont munis de plaques-étiquettes, la Belgique propose de compléter le par. 5.3.1.3.2 par une nouvelle lettre c).

Lors de la réunion du groupe d'experts de l'UIC « Transport de marchandises dangereuses » à Varsovie le 10.11.2005, l'UIC s'est penchée sur ces deux propositions et a suggéré ce qui suit :

Suggestions

a) Sur la proposition 1 (petits conteneurs)

L'UIC estime que la modification proposée n'est pas nécessaire, étant donné que sur les wagons porteurs pour le trafic intermodal, aucun petit conteneur n'est transporté.

Dans l'optique de l'observation du secrétariat de l'OTIF sur la proposition 1 de la Belgique, l'UIC suggère cependant de faire examiner par la Réunion commune RID/ADR/ADN la question des règles différentes dans le RID et l'ADR en ce qui concerne l'étiquetage/marquage des petits conteneurs, dans l'objectif d'une harmonisation.

b) Sur la proposition 2 (véhicules renfermant des colis en trafic ferroutage)

L'UIC estime que l'exemption supplémentaire, proposée par la Belgique, des prescriptions pour l'apposition des plaques-étiquettes sur les wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage, ne résout pas suffisamment le vrai problème.

Le vrai problème se trouve dans le fait que selon la sous-section 5.3.1.5 de l'ADR, sur les véhicules renfermant des colis, des plaques-étiquettes ne doivent être apposées sur les deux côtés latéraux et à l'arrière du véhicule, que pour le transport des marchandises des classes 1 et 7.

Si l'on étendait cette prescription aux autres classes, il pourrait dans tous les cas être renoncé à l'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage, ainsi non seulement en cas d'utilisation du système de la chaussée roulante et pour tout autre transport de véhicules-citernes routiers, ainsi que de véhicules routiers, qui transportent des marchandises dangereuses en vrac.

Dans les gares de transbordement, la prestation pour l'apposition ultérieure des plaques-étiquettes sur le véhicule/wagon porteur pourrait ainsi être réduite et le déroulement à l'intersection route/rail pourrait être notablement accélérée.

En outre, le par. 5.3.1.3.2 du RID pourrait également être considérablement simplifié, surtout que, selon une enquête auprès des chemins de fer, dans aucune relation de trafic de la chaussée roulante il n'est fait usage de la possibilité d'une décision contraire accordée au par. 5.3.1.3.2 b). De surcroît, les wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage n'entravent en aucune manière la visibilité des plaques-étiquettes apposés sur les véhicules routiers. Sur ce point, la nécessité d'apposer sur les wagons porteurs des plaques-étiquettes n'existe ni pour la chaussée roulante en raison de la non existence de décisions contraires des chemins de fer, ni dans l'optique du type de construction des wagons porteurs.

La seule nécessité d'apposer des plaques-étiquettes sur les wagons porteurs résulte du fait que sur les véhicules routiers, hormis pour le transport de marchandises des classes 1 et 7, aucune plaque-étiquette ne doit en principe être apposée. Lorsque cependant lors du transport routier qui précède aucune plaque-étiquette ne doit être apposée, ces plaques-étiquettes ne peuvent pas non plus être visibles à l'intersection route/rail, si bien que les wagons porteurs doivent être munis de plaques-étiquettes conformément aux dispositions du RID. Cette lacune, qui entrave le déroulement dans les gares de transbordement, devrait être comblée par un complément pertinent dans le NOTA au par. 5.3.1.5.2 de l'ADR qui contient déjà une règle pertinente en corrélation avec un transport maritime.

Proposition pour le RID

« **5.3.1.3.2** L'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs qui sont utilisés en trafic ferroutage, n'est pas nécessaire, lorsque sur les véhicules routiers transportés les plaques-étiquettes prescrites sont apposées conformément à l'ADR. »

Proposition pour l'ADR

Le Nota au par. 5.3.1.5.2 de l'ADR devrait être complété à la fin comme suit :

« Les deux premières phrases s'appliquent par analogie en trafic combiné route/rail. »

Justification

- Les modifications proposées régleraient les problèmes existants lors du transport de véhicules routiers renfermant des colis en trafic ferroutage. Ces derniers existent notamment encore lorsque lors du transport de marchandises des classes 1 et 7, des plaques-étiquettes sont apposées sur les véhicules routiers.
 - Ces lacunes devraient être comblées. Car, pour les autres transports en trafic ferroutage (transport de véhicules-citernes routiers, etc.), ainsi qu'en autre trafic intermodal (également en transport de caisses mobiles renfermant des colis), les problèmes relatifs aux plaques-étiquettes ont déjà été éliminés par des règles pertinentes dans le RID/ADR.
 - Les modifications réduiraient la prestation dans les gares de transbordement et faciliteraient et accéléreraient le déroulement.
 - Le complément proposé de l'ADR apparaît également judicieux du fait que pour le trafic combiné maritime/route des règles existent déjà dans le sens de la proposition de l'UIC.
-

Annexe 3

Extrait du rapport de la 42^{ème} session de la Commission d'experts du RID
(Document A 81-03/501.2006)

Plaques-étiquettes et signalisations oranges sur les wagons porteurs

Apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs

Document : OCTI/RID/CE/42/5h) (Belgique)

Document informel : INF.5e) (UIC)

48. La représentante de la Belgique a retiré la première proposition de son document qui se réfère à l'extension de la prescription du 5.3.1.3.1 aux petits conteneurs, en raison de la remarque du secrétariat contenue dans le document et soumettra une nouvelle proposition à la Réunion commune. Dans ce contexte le représentant de l'UIC a rappelé que le renvoi à la Fiche UIC 590 relative aux petits conteneurs avait été supprimé lors de la dernière Réunion commune, après que l'UIC eut retiré cette fiche en justifiant que les petits conteneurs sont considérés comme des colis.
49. La deuxième proposition avait pour objectif l'élimination d'un problème pratique dans les gares de transbordement et contenait une renonciation à l'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs, lorsque les véhicules routiers sont munis de plaques-étiquettes qui correspondent aux colis transportés. Conformément à l'ADR, l'apposition de plaques-étiquettes n'est cependant prescrite que pour les véhicules routiers renfermant des colis contenant des matières des classes 1 et 7.
50. Dans son document INF.5e) l'UIC suggère de simplifier l'ensemble du 5.3.1.3.2 et dans tous les cas de renoncer à l'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs lorsque les véhicules routiers sont munis des plaques-étiquettes prescrites par l'ADR. Il est en outre proposé d'étendre également le NOTA au 5.3.1.5.2 de l'ADR au trafic combiné rail/route.
51. Les positions suivantes ont été prises lors de la discussion :
 - Le 5.3.1.3.2 devrait être complètement supprimé et le principe du 5.3.1.3.1 devrait également être étendu au trafic ferroutage (Pays-Bas).
 - Pour faciliter le trafic intermodal, le 5.3.1.3.2 devrait être entièrement supprimé, étant donné qu'une signalisation orange n'est pas non plus prescrite. Vu que les consignes écrites doivent être jointes à la lettre de voiture, suffisamment d'informations sont disponibles. Toutes les prescriptions pour le trafic ferroutage pourraient être rassemblées à la sous-section 1.1.4.4 (Royaume-Uni).

- Il n'est pas judicieux d'apposer des plaques-étiquettes lorsque celles-ci ne sont pas nécessaires pour le transport routier qui précède. En trafic ferroviaire également l'on peut se demander si en trafic des colis l'apposition de plaques-étiquettes différentes pour des marchandises dangereuses différentes présente un avantage pour les pompiers (Autriche).
 - Le 5.3.1.3.2 devrait être maintenu, car les pompiers et le personnel ferroviaire doivent pouvoir disposer du plus d'informations possibles (France et Belgique).
52. Etant donné que la suggestion de l'UIC est conditionnée par une décision du WP.15, l'on a voté que sur la proposition de la Belgique. Après une modification rédactionnelle, cette dernière a été adoptée par 11 voix pour (voir Annexe 1).
53. Le représentant du Royaume-Uni a annoncé une proposition pour rassembler toutes les prescriptions pour le trafic ferroutage dans la sous-section 1.1.4.4. Plusieurs délégués ont recommandé de procéder à une discussion sur l'apposition de plaques-étiquettes et sur la signalisation orange en trafic ferroutage, dans le cadre de la Réunion commune, de façon que dans cette enceinte l'on puisse également délibérer sur les adaptations nécessaires de l'ADR.

Extrait des textes adoptés (Document 81-03/501.2006/Add.1)

5.3.1.3.2 Ajouter l'alinéa c) suivant :

- « c) pour les transports de véhicules routiers transportant des colis si ces véhicules portent, de manière visible, les plaques-étiquettes correspondant aux colis qu'ils transportent. ».

[Document de référence : OCTI/RID/CE/42/5h)].

OCTI/RID/CE/42/51)

14.10.2005

Original : Allemand

RID : 42^{ème} session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses (Madrid, 21-25 novembre 2005)

Objet : Signalisation orange des véhicules routiers qui sont transportés en trafic ferroutage

Suggestion du secrétariat de l'OTIF

Résumé : Alors que le RID exempté dans certains cas l'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs de véhicules routiers qui sont transportés en trafic ferroutage, il n'est pas indiqué dans le RID pour le trafic ferroutage si les signalisations oranges exigées selon l'ADR sont suffisantes ou s'il est en plus nécessaire d'apposer des signalisations oranges sur les wagons porteurs.

La Commission d'experts du RID est invitée, afin d'éviter des problèmes d'interprétation, à prendre une décision sur la réglementation qu'il y aurait lieu d'appliquer en trafic ferroutage.

Introduction

Le RID contient à différents endroits des indications particulières pour le trafic ferroutage.

A la sous-section 1.1.4.4 il est de manière générale stipulé que les véhicules routiers remis au transport en trafic ferroutage, ainsi que leur contenu, doivent répondre aux conditions de l'ADR. Dans un NOTA est en outre renvoyé aux dispositions particulières de la sous-section 5.3.1.3 (placardage des wagons porteurs) et du 5.4.1.1.9 (indication du numéro d'identification de danger dans la lettre de voiture lors du transport de citernes ou de matières en vrac ; ajout des consignes écrites).

Le trafic ferroutage est défini à la section 1.2.1 en tant que transport de véhicules routiers chargés sur des wagons.

La disposition générale du 1^{er} sous-alinéa du 5.3.1.3.2 exige que les wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage doivent porter des plaques-étiquettes sur les deux côtés latéraux. Le 2^{ème} sous-alinéa contient une exemption de cette disposition en cas d'utilisation du système de la chaussée roulante et pour les autres transports de véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses en vrac.

Dans la section 5.3.2 qui règle la signalisation orange, il manque une indication particulière sur le trafic ferroutage, bien qu'en trafic routier des dérogations soient possibles et qui dans le RID ne sont pas admises de cette façon. Par exemple, les différentes citernes de véhicules-citernes comportant plusieurs citernes destinées au transport de carburants des Nos ONU 1202, 1203, 1223, 1268 ou 1863 ne doivent pas être munies de panneaux oranges sur les côtés latéraux si à l'arrière et à l'avant du véhicule-citerne se trouve un panneau orange portant les indications de la matière la plus dangereuse transportée (voir 5.3.2.1.3 ADR). Le renoncement aux panneaux oranges sur les côtés latéraux des véhicules est également possible pour les unités de transport ne transportant qu'une seule matière (voir 5.3.2.1.6 ADR). La possibilité d'avoir une signalisation orange vierge (panneau orange sans indication du numéro d'identification de danger et du No ONU) prévue dans l'ADR, n'existe pas dans le RID.

Sur proposition de la Belgique (voir document TRANS/WP.15/AC.1/2005/31) le nouveau paragraphe 5.3.2.1.5 suivant a été repris et qui s'oriente sur le 5.3.1.3.1 applicable pour les plaques-étiquettes :

« Si la signalisation rectangulaire de couleur orange prescrite au 5.3.2.1.1 apposée sur les grands conteneurs, CGEM, conteneurs-citernes ou citernes mobiles n'est pas bien visible de l'extérieur du wagon porteur, la même signalisation sera apposée en outre sur les deux côtés latéraux du wagon. »

Les véhicules routiers transportés en trafic ferroutage ne sont pas mentionnés dans ce paragraphe. Dans d'autres endroits de la section 5.3.2 il manque une indication précisant quelles signalisations sont tolérées en trafic ferroutage. Lors de contrôles en trafic ferroviaire cela conduit à des interprétations divergentes du RID.

Proposition

Option 1

Si la Commission d'experts du RID estime que pour le trafic ferroutage la signalisation orange exigée selon l'ADR est suffisante et qu'une signalisation particulière des wagons porteurs n'est pas nécessaire, cela devrait être mentionnée dans un paragraphe particulier, car de l'avis du secrétariat le libellé de la 2^{ème} phrase de la sous-section 1.1.4.4 n'est pas suffisant pour cette interprétation.

Cette alternative devrait vraisemblablement correspondre à la pratique actuelle.

Le 5.3.2.1.6 (voir document OCTI/RID/CE/42/4a)) reçoit la teneur suivante :

« **5.3.2.1.6** L'apposition de la signalisation orange sur les wagons porteurs qui sont utilisés pour le trafic ferroutage n'est pas nécessaire si les véhicules routiers transportés sont équipés des panneaux oranges prescrits selon l'ADR. »

Modification de conséquence :

La 1^{ère} phrase du NOTA de la sous-section 1.1.4.4 reçoit la teneur suivante :

« En ce qui concerne le placardage **et la signalisation orange** des wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage, voir sous 5.3.1.3.2 et **5.3.2.1.6.** »

Option 2

Si la Commission d'experts du RID estime que sur les wagons porteurs du trafic ferroutage, il faut apposer la signalisation orange dans les cas où les signalisations oranges apposées sur les véhicules routiers ne sont pas visibles en dehors des côtés latéraux du wagon porteur, il faudrait reporter au trafic ferroutage, dans un paragraphe particulier, la réglementation du nouveau 5.3.2.1.5.

En l'occurrence il y a cependant lieu de tenir compte des particularités suivantes de l'ADR :

- contrairement au RID, l'ADR comprend une signalisation orange vierge (panneau orange sans indication du numéro d'identification de danger et du No ONU) qui doit être apposée à l'avant et à l'arrière des unités de transport (voir 5.3.2.1.1 ADR) ;
- dans l'ADR, les différentes citernes des véhicules-citernes comportant plusieurs citernes destinées au transport de carburants des Nos ONU 1202, 1203, 1223, 1268 ou 1863 ne doivent pas être munies de panneaux oranges sur les côtés latéraux si à l'arrière et à l'avant du véhicule-citerne se trouve un panneau orange portant les indications de la matière la plus dangereuse transportée (voir 5.3.2.1.3 ADR) ;
- le renoncement aux panneaux oranges sur les côtés latéraux des véhicules est également possible pour les unités de transport ne transportant qu'une seule matière (voir 5.3.2.1.6 ADR).

Pour pouvoir limiter les sollicitations supplémentaires résultant de ces cas dans les gares de transbordement du trafic ferroutage, il faudrait ajouter au 5.3.2.1.3 et 5.3.2.1.6 de l'ADR un NOTA indiquant que ces facilités ne s'appliquent pas au trafic ferroutage.

Pour le système de la chaussée roulante par contre, la même exemption devrait être applicable comme pour l'apposition des plaques-étiquettes (voir 5.3.1.3.2), étant donné qu'il s'agit de trains entiers et que les conducteurs de véhicules respectifs se trouvent à bord d'une voiture de passagers particulière dans cette composition de train.

« **5.3.2.1.6** Si la signalisation rectangulaire de couleur orange apposée sur les véhicules routiers transportés en trafic ferroutage, prescrite conformément au 5.3.2.1.2 et 5.3.2.1.4 de l'ADR, n'est pas bien visible de l'extérieur des côtés latéraux du wagon porteur, la même signalisation doit également être apposée sur les deux côtés latéraux du wagon porteur.

L'apposition de la signalisation orange sur les wagons porteurs qui sont utilisés pour le trafic ferroutage, n'est pas nécessaire en cas d'utilisation du système de la chaussée roulante (chargement des camions avec ou sans remorque ainsi que des semi-remorques avec tracteur sur les wagons utilisée pour ce système de transport) et sauf décision contraire des chemins de fer concernés par une relation de transport déterminée. »

INF.7

page 14

Annexe 4

Modification de conséquence :

La 1^{ère} phrase du NOTA de la sous-section 1.1.4.4 reçoit la teneur suivante :

« En ce qui concerne le placardage **et la signalisation orange** des wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage, voir sous 5.3.1.3.2 et **5.3.2.1.6.** »

INF.5d)

11.11.2005

Original : Français

RID : 42^{ème} session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses (Madrid, 21-25 novembre 2005)

Observations de l'UIC sur le document OCTI/RID/CE/42/51) de l'OTIF

L'UIC soutient l'option 1 de la suggestion du secrétariat de l'OTIF.

Cependant, pour garantir la présence systématique d'une signalisation orange sur les côtés latéraux des véhicules routiers pour le transport ferroviaire, l'UIC demande que soit ajouté au 5.3.2.1.3 et au 5.3.2.1.6 de l'ADR, un NOTA indiquant que cette facilité ne concerne pas le ferroutage.

Annexe 6

Extrait du rapport de la 42^{ème} session de la Commission d'experts du RID

(Document A 81-03/501.2006

Signalisation orange des véhicules routiers qui sont transportés en trafic ferroutage

Document : OCTI/RID/CE/42/51) (Secrétariat)

Document informel : INF.5d) (UIC)

54. Dans son document le secrétariat a constaté que dans le RID des indications manquent pour savoir si en trafic ferroutage les signalisations orange exigées par l'ADR sont suffisantes ou si des signalisations orange sont en plus nécessaires sur les wagons porteurs. Dans son document informel l'UIC a appuyé l'option 1 (signalisation orange sur les wagons porteurs que si les véhicules routiers ne sont pas munis des signalisations orange prescrites par l'ADR), mais en outre il a suggéré cependant de reprendre un NOTA aux 5.3.2.1.3 et 5.3.2.1.6 de l'ADR.
55. Etant donné que l'option 2 formulée dans la proposition (signalisation des wagons porteurs si la signalisation orange des véhicules routiers n'est pas visible sur les côtés latéraux) et la suggestion de l'UIC nécessiteraient une discussion au sein de la Réunion commune (voir également par. 53 concernant la discussion sur les plaques-étiquettes aux wagons porteurs), la Commission d'experts du RID s'est prononcée pour l'option 1 par 10 voix pour, une restriction en ce qui concerne les facilités des 5.3.2.1.3 et 5.3.2.1.6 de l'ADR ayant été prise en compte (voir Annexe 1).
56. Comme il l'a déjà été exprimé pour les plaques-étiquettes (voir par. 53), une règle ultérieure doit être mise en œuvre au sein de la Réunion commune, afin d'exclure une signalisation ultérieure dans les gares de transbordement.

Extrait des textes adoptés (Document A 81-03/501/2006/Add.1)

1.1.4.4 La 1^{ère} phrase du NOTA reçoit la teneur suivante :

« En ce qui concerne le placardage et la signalisation orange des wagons porteurs utilisés en trafic ferroutage, voir sous 5.3.1.3.2 et 5.3.2.1.6. »

5.3.2.1.6 Reçoit la teneur suivante :

« L'apposition de la signalisation orange sur les wagons porteurs qui sont utilisés pour le trafic ferroutage, n'est pas nécessaire si les véhicules transportés sont munis des panneaux orange prescrits selon l'ADR. Cela ne s'applique pas lorsque les véhicules-citernes ou les unités de transport portent le marquage conformément au 5.3.2.1.3 ou 5.3.2.1.6 de l'ADR. »

[Document de référence : OCTI/RID/CE/42/51]
