

INF.17 F

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission de sécurité
du RID et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses
(Genève, 13-17 September 2004)

Chapitre 1.10 : Dispositions concernant la sûreté

Transmis par l'Union internationale des wagons privés (UIP)

Lors de la dernière session de la Commission d'experts du RID, l'on a introduit dans le chapitre 1.10, au sujet de la „Sûreté“ certaines formulations qui, dans une large mesure, ont été tirées des décisions de la Réunion Commune RID/ADR et qui, à l'occasion de l'application par les services concernés, soulèveront des questions critiques de leur part. Nous souhaitons aborder à nouveau ce problème pour trouver éventuellement des solutions avant que les textes n'entrent en vigueur.

Plans de Sûreté

Selon 1.10.3.2.1 tous les intervenants selon 1.4.2 et 1.4.3 dans le transport de marchandises dangereuses à haut risque doivent être en possession de plans de sûreté qui remplissent au moins les exigences selon 1.10.3.2.2.

Ceci obligerait également l'exploitant d'un wagon-citerne à établir un plan de sûreté bien qu'il ne soit pas en mesure de témoigner selon 1.10.3.2.2 et – vu le but de ce chapitre – ne puisse pas y être obligé.

Mesure:

Les intervenants pouvant avoir une influence sur la sûreté devraient être nommés explicitement.

Protection contre le vol

Selon 1.10.3.3, des dispositifs, des équipements ou des systèmes de protection doivent être installés sur les trains ou wagons afin d'empêcher leur vol ou celui de leur chargement.

Le vol d'un train ou d'un wagon ne peut pas être supposé, car un train ne peut pas circuler sans sillon attribué. Aussi, tout dispositif de protection du wagon en comparaison avec les difficultés du transport de celui-ci serait facilement surmontable et ainsi sans effet.

Proposition de texte pour 1.10.3.3:

"Des mesures doivent être prises pour protéger contre le vol les trains ou wagons qui transportent des marchandises dangereuses à haut risque (voir tableau...)."

Une telle formulation générale inclurait également des mesures fonctionnelles de la part du transporteur ou de l'infrastructure et évitera l'exigence de dispositifs de protection matériels (chaîne, serrure).

Suivant les quantités indiquées dans le tableau, quasiment tout transport de pétrole est à protéger contre le vol du chargement. A notre avis, l'on pourrait réfléchir à rendre plus difficile l'accès aux matières connues particulièrement dangereuses (quantité nulle selon 1.10.1). Il est vrai que dans ce cas on rentrerait vite en conflit avec l'exigence selon laquelle la réaction en cas d'urgence ne doit pas être compromise. Au cas où tous les capots des dispositifs de commande étaient sécurisés par une chaîne, il serait nécessaire d'assurer que – en plus du personnel de chargement et de déchargement – les pompiers et les services de secours soient en possession de clés et d'outils spéciaux correspondants. De telles mesures ne sont pas réalistes et inapplicables pour tous les transports de pétrole.

Tableau selon 1.10.1

La quantité "> 3000 litres" indiquée dans le tableau présume que 100 % des transports ferroviaires sont des transports à haut risque, bien que dans l'optique du danger provenant du produit, un échelonnement apparaît ici cependant nécessaire. Par contre, l'indication "<0" des matières vraiment dangereuses pourrait suggérer que même les wagons vides et non nettoyés seraient à sécuriser, ce qui paraît inapproprié.

Pour cela une note de bas de page serait nécessaire pour qu'il soit clair que les wagons vides et non nettoyés ne sont pas concernés.

Dispositions générales

Les exigences selon 1.10.1.3 ne concernent pas le détenteur immédiatement. Une transposition du contenu entier dans les 6 mois prochains nous semble complètement

impensable. En ce qui concerne les dispositions ci-dessus d'exécution contre le vol, nous estimons ici que la situation de départ ne se présente pas la même façon que pour les véhicules routiers par exemple. Il serait souhaitable d'ajuster les exigences pour le service ferroviaire.

Résumé

Les décisions prises pour le chapitre 1.10. ne sont pas applicables dans la forme actuelle dans le domaine ferroviaire. Même si l'on essayait de les appliquer, les coûts immenses qui en résulteraient ne seraient en aucun cas pas en rapport avec le gain de sécurité. Contrairement au transport routier, le risque pour un wagon citerne n'est pas le vol de celui-ci ou de sa marchandise mais p.ex. le passage en zones habitées. A notre avis, ce sujet fait partie du domaine du Groupe de travail «Analyses de risques standardisées».

Nous proposons de revoir la transposition de ces exigences en tenant compte des mises au point ci-dessus et de rechercher dans le domaine ferroviaire le moyen de stopper avant le 01.01.2005 les décisions précises comme n'atteignant pas le but visé.
