



Référence du dossier: blv / BAV-510.43-00001/00006/00024/00004

12 juin 2018

Modification des annexes de l'ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD ; RS 742.412)

Explications

1. Contexte

Le transport national et international de marchandises dangereuses par chemin de fer ainsi que le transport par installation à câbles est régi par les prescriptions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)¹.

Afin de tenir compte des besoins et des particularités du transport intérieur, l'ordonnance du 31 octobre 2012 relative au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD)² prévoit des dérogations à certaines dispositions du RID, applicables uniquement au transport national. De plus, l'Office fédéral des transports (OFT) peut, dans des cas particuliers, autoriser des exceptions à la RSD ou au RID. Aussi bien les dérogations que les exceptions ne doivent compromettre ni la sécurité ni la protection de la santé et de l'environnement.

L'expérience acquise avec les dérogations actuelles et les exceptions accordées a montré qu'il est judicieux de reprendre de nouvelles dérogations dans la RSD. Dans le domaine ferroviaire, il est prévu d'étendre aux caisses mobiles l'allègement concernant le marquage de wagons transportant des colis. Dans le domaine des installations à câbles, des allègements sont prévus en ce qui concerne les contrôles des contenants de marchandises dangereuses.

Il faut aussi adapter le renvoi à la version en vigueur du RID, afin de tenir compte de la mise à jour de cet acte normatif pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

¹ Appendice C à la Convention du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF ; RS 0.742.403.1), dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999 (RS 0.742.403.12)

² RS 742.412



2. Commentaires des différentes dispositions

2.1 Annexe 1: version applicable RID

Le RID est appliqué par 44 États membres de l'OTIF³ dans le transport international de marchandises dangereuses ; il est également appliqué par la plupart des pays dans le transport national de marchandises dangereuses. Dans l'Union européenne, le RID est intégré au droit national des pays respectifs via la directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, d'où son applicabilité aux transports intérieurs.

Le 30 mai 2018, la Commission d'experts du RID de l'OTIF a approuvé les modifications de ce dernier. Ces modifications entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2019, à moins qu'un quart des États membres ne formule une objection dans les quatre mois qui suivent la notification des modifications (art. 35, par. 4, COTIF).

Les modifications résultent de l'harmonisation avec la 20^{ème} édition des Recommandations de l'ONU relatives au transport de marchandises dangereuses, qui contiennent des prescriptions pour tous les modes de transport ; elles résultent aussi des décisions issues de la réunion commune RID/ADR/ADN ainsi que de dispositions isolées qui concernent exclusivement le trafic ferroviaire. Les explications sur ces modifications sont disponibles dans un autre document de l'OFT (cf. annexe). Les notifications de l'OTIF sont publiées sur le site Internet otif.org > Activités > Marchandises dangereuses > Notifications.

La Suisse a participé activement aux travaux des différents organes chargés de perfectionner les règles internationales et, en particulier, aux travaux de la Commission d'experts du RID. L'OFT ne voit pas de motif de s'opposer aux modifications. Sous réserve de la mise en vigueur par l'OTIF, il faut que la RSD renvoie à la version actualisée du RID, afin que les prescriptions nationales et internationales relatives au transport ferroviaire de marchandises dangereuses restent harmonisées.

2.2 Annexe 2.1: dérogations pour le transport par chemin de fer en trafic national

Contexte et conditions-cadre

En 2013, la RSD a introduit une dérogation aux prescriptions 5.3.1.5 et 5.3.6 du RID concernant la pose de plaques-étiquettes sur les wagons qui ne transportent que des colis. Cette dérogation permet de remplacer les plaques-étiquettes par des volets rabattables orange fixes en vue du transport national ferroviaire de marchandises dangereuses dans des wagons couverts qui ne contiennent pas de matières ni d'objets des classes 1 ou 7.

Au cours des dix dernières années, cette dérogation a conduit à une fausse interprétation par différents expéditeurs et transporteurs de marchandises dangereuses : différentes entreprises acheminent aujourd'hui également des caisses mobiles en les dotant de panneaux orange.

Une entreprise de logistique a demandé à l'OFT une exception afin de pouvoir apposer des panneaux orange sur les caisses mobiles qu'elle achemine par le rail. Or il ne s'agissait pas d'un cas isolé, puisque plusieurs entreprises étaient potentiellement concernées. Pour cette raison, les conditions d'octroi d'une exception n'étaient pas remplies, mais l'OFT y a vu un potentiel de simplification pour toute la branche logistique suisse.

Les caisses mobiles sont des conteneurs prévus uniquement pour le transport sur un wagon ou un véhicule en trafic terrestre ou par navire roulier. En transport routier de marchandises dangereuses, il n'est pas nécessaire de marquer les caisses mobiles. Seuls les véhicules porteurs doivent être munis de panneaux orange ou, le cas échéant, de plaques-étiquettes. Par contre, en transport ferroviaire, les

³ Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

caisses mobiles doivent être munies de plaques-étiquettes et, au besoin, de la marque « matière dangereuse pour l'environnement ».

La situation décrite entraîne une inégalité de traitement du transport routier et du transport ferroviaire. Comme les caisses mobiles sont souvent transportées avec différentes marchandises dangereuses de différentes classes, il faut apposer plusieurs plaques-étiquettes différentes puis les retirer ou les couvrir après déchargement, ce qui occasionne du travail supplémentaire pour le chargeur.

Afin d'évaluer la pertinence et la réalisabilité d'une nouvelle dérogation dans l'annexe 2.1 RSD, l'OFT a effectué une consultation informelle des milieux intéressés au printemps 2017, avec les résultats suivants :

- Il n'y a pas d'opposition quant au remplacement des plaques-étiquettes par des panneaux orange sur les caisses mobiles.
- Le transport de marchandises dangereuses sans marquage de la caisse mobile proprement dite, c'est-à-dire avec uniquement des panneaux orange sur les wagons porteurs, ne présente pas le niveau de sécurité requis. La dérogation applicable aux caisses mobiles en transport routier (plaques-étiquettes non obligatoires) ne peut pas être étendue au transport ferroviaire. Cette dérogation n'est pas compatible avec les conditions du transport ferroviaire car, en cas d'accident avec plusieurs caisses mobiles faisant partie d'un train, les différents conteneurs ne peuvent éventuellement pas être attribués clairement à leur wagon respectif.
- Pour des motifs de sécurité, les caisses mobiles doivent au moins être munies de panneaux orange des deux côtés latéraux.

But

La nouvelle dérogation vise à réduire le travail des chargeurs de marchandises dangereuses dans des caisses mobiles destinées au fret ferroviaire et à augmenter la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

Nouveaux chiffres 5.3.1.2, 5.3.1.3 et 5.3.6

Les plaques-étiquettes et marquages prescrits par le RID afin d'indiquer la présence de matières dangereuses pour l'environnement et qui doivent être apposés sur les caisses mobiles transportant des colis doivent **pouvoir être remplacés par des panneaux orange apposés sur les deux côtés latéraux des caisses mobiles.**

La dérogation ne doit pas être valable pour les caisses mobiles qui transportent des colis contenant des matières ou des objets de la classe 1 (sauf ceux de la division 1.4, groupe de compatibilité S) ou de la classe 7 dans des emballages ou dans de grands emballages (sauf les colis exemptés).

Les conteneurs qui ne sont pas des caisses mobiles (par ex. les conteneurs destinés au transport maritime) restent soumis à l'obligation de porter des plaques-étiquettes et la marque « matière dangereuse pour l'environnement » sur les deux côtés latéraux et les deux extrémités.

Chiffres 5.3.1.5 et 5.3.6

Dans l'actuelle dérogation valable pour les wagons, il s'agit de remplacer l'expression « volet rabattable orange fixe » par « panneau orange ». Cette désignation correspond à la terminologie du RID. Par ailleurs, il n'est pas déterminant pour la sécurité si ces panneaux sont rabattables ou non. Il reste possible d'utiliser des volets rabattables, mais on peut s'assurer d'une autre manière que le marquage soit visible lors du transport de marchandises dangereuses.

2.3 Annexe 2.2 : dérogations pour le trafic national par installation à câbles

Contexte et conditions-cadre

Les entreprises de transport à câbles acheminent différentes marchandises dangereuses, notamment du mazout et du carburant diesel destiné à l'infrastructure et aux véhicules dans les montagnes. Pour ces transports, il y a lieu d'utiliser des contenants de marchandises dangereuses qui satisfont⁴ aux prescriptions de l'ordonnance du 31 octobre 2012 sur les contenants de marchandises dangereuses (OCMD)⁵ et de la RSD. Ces contenants doivent être soumis à intervalles réguliers à des contrôles périodiques et à des inspections. Les intervalles d'inspection/de contrôle varient selon le type de contenant :

- Grand récipient pour vrac (GRV) et conteneurs-citernes cubiques : 2 ans ½
- Conteneurs-citernes de chantier selon SDR⁶ : 5 ans
- Conteneurs-citernes, citernes ADR⁷, citernes RID : respectivement 2 ans ½, 3 ans et 4 ans.

Ces inspections et contrôles doivent être exécutés par un organisme d'évaluation de la conformité désigné par le DETEC. Ils ne peuvent pas toujours être exécutés sur place et occasionnent passablement de travail.

Les intervalles de contrôle selon le RID et l'ADR ont été fixés compte tenu des charges auxquelles les contenants sont exposés lors de leur utilisation régulière en transport ferroviaire ou routier. Les contenants de marchandises dangereuses utilisés pour les transports par installation à câbles sont utilisés nettement moins souvent, dans de nombreux cas uniquement quelques jours par année. En comparaison avec les transports ferroviaires ou routiers, ils sont exposés à des charges bien plus faibles, exception faite des variations de pression dues à la dénivellation. On peut donc présumer qu'ils s'usent et vieillissent moins vite.

À constater aussi que le mazout et le diesel (n° ONU 1202) présentent un faible risque d'incendie ou d'explosion. Les substances comparables qui ont un point d'inflammation supérieur à 61 °C ne sont pas soumises aux dispositions pour la classe 3 du RID ou de l'ADR.

Les transports sont effectués conformément au RID en tant que courses de service et jamais avec des passagers.

Le contrôle intermédiaire des GRV et des conteneurs-citernes cubiques consiste en un examen de leur état extérieur, du contrôle du bon fonctionnement de l'équipement de service ainsi que d'une épreuve d'étanchéité. Tous ces points font également partie du processus de transport, c.-à-d. qu'ils sont contrôlés avant ou surveillés pendant le remplissage/transport (RID 1.4). À la différence du contrôle périodique, le contrôle intermédiaire n'inclut pas d'inspection de l'état intérieur du contenant.

Le contrôle intermédiaire des conteneurs-citernes, des citernes ADR et des citernes RID inclut une épreuve d'étanchéité du réservoir avec ses équipements ainsi qu'une vérification du bon fonctionnement de tout l'équipement. Comme ces contenants sont munis d'un dispositif d'aération, tous ces points examinés font aussi partie du processus de transport, c.-à-d. qu'ils sont contrôlés avant ou surveillés pendant le remplissage/transport (RID 1.4). À la différence du contrôle périodique, le contrôle intermédiaire n'inclut pas d'inspection de l'état intérieur du contenant.

But

Il s'agit d'alléger les dispositions relatives à la fréquence des contrôles auxquels sont soumis les contenants destinés au transport de mazout et de diesel par installation à câbles.

⁴ Cf. art. 49 de l'ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations à câbles (OICa ; RS 743.011)

⁵ RS 930.111.4

⁶ Ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR ; RS 741.621)

⁷ Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR ; RS 0.741.621)

Nouveaux chiffres 6.5.4.4.1 b), 6.5.4.4.2 b) et 6.8.2.4.3

Il est prévu de renoncer à l'obligation d'effectuer des contrôles intermédiaires pour les GRV, les conteneurs-citernes cubiques, les conteneurs-citernes, les citernes ADR et les citernes ADR. Il en résulte les intervalles de contrôle suivants :

- GRV et conteneurs-citernes cubiques : tous les 5 ans
- conteneurs-citernes de chantier selon la SDR : tous les 5 ans
- conteneurs-citernes, citernes ADR, citernes RID : respectivement tous les 5, 6 et 8 ans.

2.4 Divers

Les présentes modifications sont aussi l'occasion de procéder à quelques améliorations rédactionnelles dans les annexes 2.1 et 2.2. Ainsi, la prescription concernant le chapitre 7.6 du RID (Rail Express) est biffée dans l'annexe 2.1, car le produit en question n'existe plus.

3. Effets

3.1 Annexe 1

On peut s'attendre à ce que l'harmonisation des prescriptions nationales et internationales applicables au transport ferroviaire de marchandises dangereuses ait des effets positifs.

3.2 Annexe 2.1

L'extension de la dérogation concernant le marquage de wagons aux caisses mobiles déleste les chargeurs en transport ferroviaire et contribue ainsi au transfert des marchandises de la route au rail.

Les documents de transport indiquent à tout moment quelles marchandises de quelle classe se trouvent dans quelle caisse mobile. La nouvelle possibilité de marquage correspond au marquage des camions, que les équipes d'intervention connaissent déjà. Il n'y a pas lieu de s'attendre à un déficit sécuritaire déterminant.

L'extension de la dérogation actuelle entraîne des simplifications voire des économies pour les acteurs de l'économie et les autorités.

3.3 Annexe 2.2

Vu la faible fréquence d'utilisation des contenants destinés au transport de mazout et de diesel par installation à câbles et la faible charge à laquelle ils sont exposés, et vu les contrôles effectués durant le processus de transport, le niveau de sécurité reste garanti. La dérogation entraîne des simplifications voire des économies pour les acteurs de l'économie et les autorités.

Annexe :

- Explications sur les modifications du RID 2019