



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Réunion commune de la Commission d'experts du RID et
du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

Berne, 10 et 11 septembre 2020 et Genève, 14-18 septembre 2020

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

Propositions diverses d'amendements au RID/ADR/ADN**Nouvelles propositions****Mise en œuvre des lignes directrices pour l'application
du paragraphe 5.4.0.2 du RID, de l'ADR et de l'ADN****Communication du Gouvernement suisse* *****Résumé*

- Résumé analytique :** Il est proposé d'ajouter, au 5.4.0.2, un renvoi aux lignes directrices pour l'application du paragraphe 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN.
- Mesure à prendre :** Modifier le 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN et les lignes directrices pour l'application de ce paragraphe.
- Documents de référence :** ECE/TRANS/WP.15/AC.1/156, ECE/TRANS/WP.15/248 et document informel INF.17/Add.1 de la session de novembre 2019 du WP.15.

Introduction

1. En septembre 2019, la Réunion commune a approuvé les lignes directrices pour l'application du paragraphe 5.4.0.2 du RID, de l'ADR et de l'ADN élaborées par le groupe de travail informel de la télématique et elle a invité le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) et la Commission d'experts du RID à approuver la publication de ces lignes directrices sur les sites Web de l'Organisation intergouvernementale

* Sous-programme 2 du budget-programme pour 2020 (A/74/6 (Sect. 20)) et informations complémentaires.

** Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires sous la cote OTIF/RID/RC/2020/43.



pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et de la CEE. Ces deux entités ont adopté la proposition de la Réunion commune et les lignes directrices sont disponibles sur le site Web de l'OTIF (document RID-2001-EC) et sur le site Web de la CEE (document informel INF.17/Add.1 de la session de novembre du WP.15).

2. Pour faciliter le libre passage des véhicules dans les pays qui n'ont pas encore mis en œuvre les lignes directrices mais qui acceptent toutefois les dispositions transitoires énoncées au paragraphe 4 de l'annexe A du document informel INF.17/Add.1 sur les « conditions pendant la phase de transition » et ainsi faciliter leur mise en œuvre rapide dans le plus grand nombre possible de pays, le texte de ces lignes directrices devrait être compris de manière homogène. À cette fin, la Suisse a recensé les problèmes ci-après, qu'il conviendrait de résoudre rapidement.

3. La première phrase du point 4 (Conditions pendant la phase de transition) n'a pas de relation explicite avec le deuxième paragraphe de ce même point. Elle se rapporte aux « informations embarquées » :

« Tant que tous les services d'urgence et toutes les autorités compétentes ne sont pas connectées au système de TC1/TC2, des informations embarquées supplémentaires sont nécessaires. ».

4. Le deuxième paragraphe a trait aux « conditions supplémentaires relatives au stockage et à l'affichage des données à bord des véhicules routiers, des trains et des bateaux de navigation intérieure ».

5. Le type d'informations nécessaires n'est pas précisé dans la première phrase. On peut donc comprendre que la présence d'un document de transport imprimé s'impose.

6. Le fait que ces deux libellés se rapportent à deux sujets différents semble indiquer qu'ils concernent des questions différentes (« informations » dans la première phrase, « conditions supplémentaires relatives au stockage et à l'affichage » dans la deuxième). Il semble pourtant que les deux phrases devraient être liées et que la première prévoit la présence de documents de transports non pas imprimés mais sous forme électronique. En pareil cas, la proposition 1 permettrait de mieux définir le champ d'application de ces deux textes.

Proposition 1

7. Modifier la première phrase du point 4 de l'annexe A des lignes directrices pour l'application du 5.4.0.2 du RID, de l'ADR et de l'ADN, comme suit (le texte ajouté est en caractères gras surlignés) :

« Tant que tous les services d'urgence et toutes les autorités compétentes ne sont pas connectées au système de TC1/TC2, des informations embarquées supplémentaires **concernant l'échange de données électroniques** sont nécessaires. ».

8. Un autre point porte sur la contradiction apparente entre la première phrase du point 4 (Conditions pendant la phase de transition) et l'alinéa e) de ce même point. La première phrase semble présupposer que, pendant la phase de transition, il n'y a aucune connexion au système de TC1/TC2 entre le véhicule et l'extérieur, tandis qu'à l'alinéa e), il est demandé d'accepter un retard en cas de perte de connexion. Or pendant la phase de transition, aucune connexion n'est possible. C'est pourquoi il semble que l'alinéa e) n'ait pas sa place au point 4.

9. En réalité, on peut supposer qu'afin de permettre le libre passage sans difficulté de véhicules transportant des marchandises à l'aide de documents électroniques en provenance de pays dans lesquels les lignes directrices sont mises en œuvre vers des pays qui ne les appliquent pas encore, ces véhicules devraient, dans tous les cas, satisfaire aux conditions énoncées au deuxième paragraphe du point 4 (Conditions pendant la phase de transition). Ce deuxième paragraphe devrait se trouver dans la partie générale et précéder le point relatif à la phase de transition. Le titre pourrait s'énoncer ainsi : « 4. Conditions supplémentaires relatives au stockage et à l'affichage des données à bord ».

Proposition 2

10. Remplacer l'intitulé du point 4 (Conditions pendant la phase de transition) par « 4. Conditions supplémentaires relatives au stockage et à l'affichage des données à bord ».

11. Déplacer la première phrase du point 4 (Conditions pendant la phase de transition) dans un nouveau point 6, comme suit : « 6. Conditions pendant la phase de transition » et ajouter, à la fin, le texte suivant :

« Dans ce cas, les conditions supplémentaires énoncées aux alinéas a) à d) du point 4 doivent être satisfaites. ».

12. Il ne semble pas que les dispositions énoncées au point 5 (Dispositions transitoires spécifiques au transport routier) soient destinées à disparaître une fois le système pleinement mis en œuvre. L'apposition des instructions dans la cabine du conducteur ou le marquage du véhicule au moyen du pictogramme de l'annexe B semblent, au contraire, de nature permanente. Il conviendrait donc de supprimer le terme « transitoires » du titre du point 5.

Proposition 3

13. Dans le titre du point 5, supprimer le mot « transitoires ».

14. La Suisse estime qu'une prescription visant à apposer une marque sur le véhicule sans spécifier ses dimensions ne suffit pas. Pour que cette marque soit plus visible, elle propose d'ajouter les dimensions des plaques-étiquettes conformes au 5.3.1.7.1, à savoir 250 mm x 250 mm.

Proposition 4

15. Le texte ci-après devrait être ajouté à la fin du paragraphe 5 :

« Les dimensions minimales doivent être de 250 mm x 250 mm (jusqu'au bord de la plaque-étiquette). ».

16. Dans la dernière phrase du paragraphe 5, la marque de l'annexe B n'étant pas en forme de losange, le terme « losange » doit être remplacé par « carré ».

Proposition 5

17. Remplacer « losange » par « carré » dans la dernière phrase du point 5.

18. Pour que les véhicules qui respectent pleinement les principes des lignes directrices dans leur pays d'origine puissent traverser librement les pays qui n'ont pas encore mis en œuvre ces lignes directrices ou dans lesquels s'appliquent uniquement les conditions énoncées au point 4 pendant la phase de transition, ainsi que pour éviter d'avoir à recourir à des documents de transport imprimés, il serait judicieux que les lignes directrices aient un fondement réglementaire dans l'ADR-même. La Suisse suggère d'ajouter un texte à cet effet.

Proposition 6

« Les prescriptions du présent paragraphe sont réputées respectées si les données électroniques sont stockées et traitées conformément aux lignes directrices pour l'application du paragraphe 5.4.0.2 du RID, de l'ADR et de l'ADN. »

19. Enfin, lors de l'élaboration du présent document et au terme de concertations avec d'autres délégations, la Suisse a relevé que les dispositions transitoires du point 4 n'étaient, en réalité, pas interprétées comme étant transitoires. Certaines délégations considèrent ainsi que, pendant la phase de transition, les participants ne sont pas tenus d'être connectés au système de TC1/TC2, ce qui semble contredire le texte de la première phrase du point 4, qui dit exactement le contraire. Si nécessaire, ce point pourrait être tiré au clair par la Réunion

commune et également précisé dans les textes. Néanmoins, une interprétation excessivement restrictive des dispositions transitoires pourrait empêcher le passage de véhicules munis d'équipements décrits au point 4 dans des régions n'ayant pas encore mis en œuvre le système de TC1/TC2, voire même empêcher les pays concernés d'adopter les principes des lignes directrices, même provisoirement. Enfin, cela risque de retarder encore l'intégration à grande échelle de ces principes dans le RID, l'ADR et l'ADN.
