



SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS
DG POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE ET FERROVIAIRE



NSA Rail
Belgium

VADEMECUM RID - TPED

Version septembre 2023



www.mobilit.belgium.be



Rédaction : Service Marchandises Dangereuses
Service Public Fédérale Mobilité et Transports
Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire
Direction Sécurité, Sûreté et Environnement

Note de rédaction :

Les auteurs qui ont collaborés à cette publication ne peuvent être tenus pour responsable d'éventuelles erreurs. Le contenu de cette publication ne peut être reproduit qu'à condition de citer les sources. Seuls les textes officiels sont légalement valables.

Version septembre 2023

Table des matières

INTRODUCTION	6
PARTIE 1 TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES DANGEREUSES - RID	7
1. COORDONNÉES DES AUTORITÉS COMPÉTENTES	8
1.1. RÉPARTITION DES COMPÉTENCES SUITE À LA 6 ^{ÈME} RÉFORME DE L'ÉTAT	8
1.2. TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR RAIL (RID)	8
1.2.1. Autorités compétentes (sauf pour les matières explosibles et radioactives)	8
1.2.2. Autorité compétente pour les matières explosibles	9
1.2.3. Autorité compétente pour les matières radioactives	9
1.2.4. Données des autres États Parties au RID	9
1.3. TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR D'AUTRES MODES DE TRANSPORT	10
1.3.1. Transport de marchandises dangereuses par route (ADR)	10
1.3.2. Transport de marchandises dangereuses par voies navigables (ADN)	11
1.3.3. Transport des marchandises dangereuses par voie maritime (IMDG)	11
1.3.4. Transport de marchandises dangereuses par voie aérienne (OACI)	12
2. RÉGLEMENTATION RELATIVE AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES	13
2.1. DIRECTIVE 2008/68/CE - RID/ADR/ADN	13
2.2. ARRÊTE ROYAL RID	13
2.3. LE RID	13
2.3.1. Qu'est-ce que le RID ?	13
2.3.2. Consulter le RID	13
2.3.3. Modifications bisannuelles du RID	14
2.3.4. Acquérir le RID	14
2.3.5. Accords multilatéraux	14
2.3.6. Interprétations	14
3. EXEMPTIONS	15
3.1. EXEMPTIONS TOTALES À CARACTÈRE GÉNÉRAL	15
3.1.1. Exemptions liées à la nature de l'opération de transport	15
3.1.2. Autres exemptions totales à caractère général	15
3.2. EXEMPTIONS PARTIELLES	16
3.2.1. Exemption partielle selon ADR 1.1.3.6 versus RID 1.1.3.6	16
3.2.2. Quantités limitées (LQ)	16
3.2.3. Quantités exceptées (EQ)	17
3.2.4. Marchandises dangereuses dans des équipements utilisés en cours de transport (RID 5.5.4)	18
3.2.5. Exemptions spécifiques (RID 3.3)	18
4. TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES EN COLIS	19
4.1. TYPES DE COLIS	19
4.1.1. Définition d'un colis	19
4.1.2. Emballages	19
4.1.2.1. Général	19
4.1.2.2. Épreuves	19
4.1.2.3. Durée d'utilisation limitée des emballages en plastique	19
4.1.3. Grands emballages	19
4.1.4. GRV (Grands Récipients pour Vrac)	20
4.1.4.1. Durée d'utilisation limitée	20
4.1.4.2. Épreuves d'étanchéité intermédiaires	20
4.1.5. Récipients à pression	21
4.1.6. Emballages de secours	21
4.1.7. Récipient à pression de secours	22
4.1.8. Suremballages	22
4.2. MARQUES ET ÉTIQUETTES	23
4.2.1. Marques	23
4.2.1.1. Marque UN	23

4.2.1.2.	<i>Numéro ONU</i>	23
4.2.1.3.	<i>Marque et inscriptions sur les récipients à pression rechargeables</i>	24
4.2.2	Étiquettes de danger et autres indications	24
4.2.2.1.	<i>Étiquettes à danger</i>	24
4.2.2.2.	<i>Marque désignant une matière dangereuse pour l'environnement</i>	25
4.2.2.3.	<i>Étiquetage et marque pour batteries au lithium</i>	25
4.3.	TRANSPORT DE BATTERIES AU LITHIUM.....	26
4.3.1	Introduction	26
4.3.2	Tableau A – RID 2023	26
4.3.3	Aperçu tenant compte de l'état des piles et batteries.....	27
5.	TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES EN CITERNES	28
5.1.	TYPES DE CITERNES.....	28
5.1.1	Conteneurs-citernes.....	28
5.1.2	Citernes mobiles	28
5.1.3	Wagons-citernes	28
5.1.4	CGEM (Conteneurs à Gaz à Éléments Multiples) et wagons-batterie	29
5.2.	PLAQUE D'IDENTIFICATION	29
5.3.	CODE CITERNE	30
5.3.1	Code citerne des citernes RID/ADR.....	30
5.3.2	Hiérarchie des codes-citernes	31
5.3.3	Code-citerne des citernes RID/ADR en fibres de plastic renforcé (FRP).....	31
5.3.4	Code-citerne des citernes mobiles.....	32
5.3.5	Double codage des citernes	32
5.4.	SIGNALISATION SUR LES CITERNES.....	33
5.4.1	Plaques-étiquettes	33
5.4.2	Marque pour les matières dangereuses pour l'environnement	33
5.4.3	Marque pour les matières transportées à chaud	34
5.4.4	Panneaux oranges.....	34
5.4.5	Bande orange.....	34
5.4.6	Étiquettes de manœuvre n ^{os} 13 et 15	35
6.	TRANSPORT EN VRAC	36
6.1.	CONTENEURS POUR VRAC	36
6.1.1	Types de conteneurs pour vrac et conditions d'utilisation	36
6.1.2	Placardage.....	36
6.2.	CONTENEURS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EMBALLÉES	36
6.3.	ENGINS DE TRANSPORT SOUS FUMIGATION	37
6.4.	MARQUE DE MISE EN GARDE CONTRE L'ASPHYXIE.....	37
7.	ORGANISMES DE CONTRÔLE AGRÉÉS BELGES	38
7.1.	ORGANISMES DE CONTROLE AGRÉÉS POUR LES ÉPREUVES DE LA PARTIE 6 DU RID	38
7.2.	COORDONNÉS	39
7.3.	ARRÊTÉS MINISTÉRIELS RELATIFS AUX AGRÈMENTS.....	40
7.4.	NOTES CIRCULAIRES TECHNIQUES	40
8.	OBLIGATIONS DES ENTREPRISES INTERVENANT DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR RAIL	41
8.1.	OBLIGATIONS DE SÉCURITÉ DES INTERVENANTS.....	41
8.2.	ENTREPRISES FERROVIAIRES	41
8.2.1	RDEI.....	41
8.2.2	Certificat de Sécurité.....	41
8.3.	DOCUMENTS ACCOMPAGNANT LE TRANSPORT.....	42
8.3.1	Document de transport.....	42
8.3.2	Consignes écrites	42

8.4.	VÉRIFICATIONS PAR LE TRANSPORTEUR.....	43
8.5.	CHECKLISTS POUR ÉVITER DES FUITES DE LIQUIDE ET DE GAZ.....	43
8.6.	FORMATION DES INTERVENANTS DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES	43
8.7.	NOTIFICATION DES CONSEILLERS À LA SÉCURITÉ RID	44
8.8.	RAPPORT ANNUEL	44
9.	NOTIFICATION DES INCIDENTS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES	46
9.1.	RAPPORT D'ACCIDENT	46
9.2.	QUAND UN RAPPORT D'ACCIDENT EST-IL REQUIS ?	46
9.3.	MODÈLE DE RAPPORT D'ACCIDENT.....	48
10.	PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA SÛRETÉ	51
11.	TRANSPORT MULTIDOMAL	52
11.1.	TRANSPORT DANS UNE CHAÎNE DE TRANSPORT COMPORTANT UN PARCOURS MARITIME OU AÉRIEN	52
11.2.	TRANSPORT INTERMODAL RAIL/ROUTE	52
11.3.	FERROUTAGE.....	52
11.3.1	Principe.....	52
11.3.2	Document de transport.....	52
11.3.3	Placardage et signalisation.....	53
11.3.4	ADR 1.1.3.6 en combinaison avec RID 1.1.4.4 - Signalisation.....	53

PARTIE 2	DIRECTIVE ÉQUIPEMENTS SOUS PRESSION TRANSPORTABLES – TPED	55
1.	INTRODUCTION	56
2.	QU'EST-CE QU'UN EQUIPEMENT SOUS PRESSION TRANSPORTABLE ?	56
3.	QU'EST-CE QUI N'EST PAS UN EQUIPEMENT SOUS PRESSION TRANSPORTABLE ?	56
4.	RÈGLEMENTATION	57
4.1.	Directive 2010/35/UE TPED	57
4.2.	Arrêté royal relatif auX équipements sous pression transportables.....	57
5.	AUTORITÉS COMPÉTENTES	57
6.	MARQUAGE	58
7.	ORGANISMES DE CONTRÔLE NOTIFIÉS	59
7.1.	ORGANISMES DE CONTRÔLE NOTIFIÉS BELGES	59
7.2.	Arrêtés ministériels d'agrément TPED.....	60
7.3.	BASE DE DONNÉES NANDO DES ORGANISMES DE controle NOTIFIÉS.....	60
7.4.	Décisions administratives.....	60

INTRODUCTION

Les marchandises dangereuses sont des matières et des objets qui présentent un danger intrinsèque ou qui sont transportés dans des conditions telles que leur transport présente un risque pour la santé, les autres marchandises ou les biens, l'environnement ou la sécurité publique. Cela concerne, par exemple, les substances chimiques, les organismes infectieux, les explosifs, les matières radioactives, les piles au lithium, etc.

Compte tenu de l'importance économique de l'industrie chimique, le transport de marchandises dangereuses constitue une partie essentielle du flux de marchandises en Belgique. Ce transport est soumis aux règles de différents traités internationaux en fonction du mode de transport : le RID (rail), l'ADR (route), l'ADN (navigation intérieure), le Code IMDG (navigation maritime) et les Instructions techniques de l'OACI (aviation).

Les annexes de ces traités sont adaptées tous les deux ans au progrès technique et scientifique. Les différentes réglementations sont largement harmonisées dans le but de garantir la multimodalité de la chaîne de transport et la fluidité de la connexion et du transbordement entre les différents modes de transport.

En outre, il existe également la directive européenne TPED, qui traite spécifiquement de la conformité des équipements sous pressions transportables (entre autre les bouteilles et les citernes à gaz) et de la surveillance du marché de ces équipements.

Le service "Marchandises dangereuses" de la Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire est compétent pour le transport de marchandises dangereuses par rail (RID) et la surveillance du marché des équipements sous pression transportables (TPED).

La première partie de ce vademécum traite du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. La partie 2 traite de la directive TPED sur les équipements sous pression transportables. En raison des mises à jour bisannuelles des règlements, ce document est révisé régulièrement. Il est donc important de toujours utiliser la dernière version qui peut être trouvée sur [notre site web](#).



PARTIE 1

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES DANGEREUSES - RID

Formatiert: Links

1. COORDONNÉES DES AUTORITÉS COMPÉTENTES

1.1. RÉPARTITION DES COMPÉTENCES SUITE À LA 6^{ÈME} RÉFORME DE L'ÉTAT

Suite à la sixième réforme de l'État du 1er juillet 2014, l'ADR et l'ADN, à l'exception du transport de matières explosibles, de matières radioactives et de matières animales présentant un danger pour la population, ont été régionalisés.

En outre, la compétence pour la désignation et la qualification professionnelle de tous les **conseillers à la sécurité**, y compris les conseillers à la sécurité RID, a été transférée aux Régions.

Enfin, le règlement sur la surveillance du marché des équipements sous pression transportables (TPED) est devenu une compétence partagée entre l'État fédéral et les régions sur la base de leurs compétences respectives dans le cadre du transport de marchandises dangereuses.

1.2. TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR RAIL (RID)

1.2.1 Autorités compétentes (sauf pour les matières explosibles et radioactives)

SPF Mobilité et Transports

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire
Direction Sécurité, Sûreté et Environnement
Service Marchandises Dangereuses
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles

Tél : 02/277 39 04 (Sabine Vercruyse)

02/277 30 34 (Hannes Demaré)

E-mail : rid-tped@mobilit.fgov.be

Site web : <https://mobilit.belgium.be/fr/rail/transport-ferroviaire-professionnel/transport-des-marchandises-dangereuses>

Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) (autorité nationale de sécurité)

Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles

Tél : 02/277 39 16 (Caroline Bailleux)

E-mail : caroline.bailleux@nsarail.fgov.be ou rid@nsarail.fgov.be

Site web : <https://www.nsarail.fgov.be/fr/themes/rid>

Répartition des compétences relatives au RID entre le SPF Mobilité et Transports et le SSICF

SPF Mobilité et Transports	SSICF
Règlementation	Contrôles et inspections
Réunions internationales avec caractère multimodale	Réunions internationales RID
Agrément et surveillance des organismes de contrôle	Dérogations nationales
Autorisations RID à caractère multimodale	Accords multilatéraux
	Autorisations de transport
	Suivi des accidents

1.2.2 Autorité compétente pour les matières explosibles

SPF Économie, P.M.E., Classes Moyennes et Énergie**Direction Générale de la Qualité et de la Sécurité**

Boulevard du Roi Albert II 16

1000 Bruxelles

Section Contrôle (inspections, certificats et rapports d'accidents)

Tél : 02/277 83 90

E-mail : ctrl.adr@economie.fgov.be**Service Sécurité Réglementation (réglementation)**

Tél : 02/277 62 09

E-mail : explo@economie.fgov.beSite web : <http://economie.fgov.be/fr>

On entend par matières explosibles :

- matières et objets explosibles de la classe 1,
- matières inflammables de la classe 3 disposant du code de classification D,
- matières explosibles désensibilisées solides de la classe 4.1 disposant du code de classification D ou DT,
- les matières comburantes de la classe 5.1 sous les numéros ONU 1942, 2067, 2426 ou 3375 et
- le n° ONU 3268 de la classe 9.

Le transport de matières explosibles est réglementé par les arrêtés royaux suivants :

- L'AR du [3 septembre 1958 portant réglementation du transport, de l'emménagement et de la vente du nitrate ammoniac et de ses mélanges](#),
- L'AR du [23 septembre 1958 portant règlement général sur la fabrication, l'emménagement, la détention, le débit, le transport et l'emploi des produits explosifs](#), article 69 et suivant.
- L'AR du [12 juillet 2016 concernant le transport des matières explosibles par route ou par chemin de fer](#), articles 2, 8 et 9.

1.2.3 Autorité compétente pour les matières radioactives

Agence Fédérale de Contrôle Nucléaire (AFCN)

Département Sécurité et Transport

Service Importation et Transport

Ravenstein 36

1000 Bruxelles

Tél : 02/289 21 11

E-mail : transport@afnc.fgov.beSite web : <https://afnc.fgov.be/fr/dossiers/transport-de-matieres-radioactives>

Les matières radioactives sont des marchandises dangereuses de la classe 7. Le transport de ces matières est réglementé par [l'arrêté royal du 22 octobre 2017](#) relatif au transport des marchandises dangereuses de la classe 7 et les règlements techniques qui l'accompagnent. Vous trouverez de plus amples informations sur la [page web dédiée de l'AFCN](#).

1.2.4 Données des autres États Parties au RID

Les coordonnées des autorités compétentes des autres États parties au RID peuvent être consultées sur le site web de l'OTIF : [États Parties OTIF](#).

1.3. TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR D'AUTRES MODES DE TRANSPORT

Pour le transport des matières explosibles et radioactives par les différents modes de transport, voir respectivement 1.2.2 et 1.2.3.

1.3.1 Transport de marchandises dangereuses par route (ADR)

RÉGION WALLONNE
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Bruxelles Mobilité Service Véhicules et Transport de Marchandises Place Saint-Lazare 2 1210 Bruxelles Tél : 02/204 12 44 E-mail : adr@sprb.brussels Site web : https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/professionnels-de-la-mobilite/transport-des-marchandises-dangereuses-par-route
RÉGION FLAMANDE
Vlaamse Overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken Toegepast Mobiliteitsbeleid Cel ADR Graaf de Ferraris-gebouw Koning Albert II-laan 20 bus 2 1000 Brussel Tél : 02/553 78 45 E-Mail : adr@mow.vlaanderen.be Site web : http://www.vlaanderen.be/adr

1.3.2 Transport de marchandises dangereuses par voies navigables (ADN)

RÉGION WALLONNE
Même service que pour l'ADR. Voir 1.3.1.
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Bruxelles Mobilité Place Saint-Lazare 2 1035 Bruxelles Tél : 0800/94 001 E-Mail : mobilite@sprb.brussels Site web : www.mobilite-mobiliteit.brussels/fr/
RÉGION FLAMANDE
Vlaamse Overheid (Réglementation, formations) Departement Mobiliteit en Openbare Werken Afdeling Beleid Graaf de Ferraris-gebouw Koning Albert II-laan 20 bus 2 1000 Brussel Tél : 02/553 77 64 E-Mail : mohssine.elkahloun@mow.vlaanderen.be Site web : https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/afdelingen/beleid
De Vlaamse Waterweg NV (Accords multilatéraux, autorisations/dérogations, certificats) Koning Albert II-laan 20 bus 14 1000 Brussel Tél : 088/30 440 – 078/055 440 E-mail : exploitatie@vlaamsewaterweg.be Site web : www.vlaamsewaterweg.be

1.3.3

1.3.4 Transport des marchandises dangereuses par voie maritime (IMDG)

SPF Mobilité et Transports

Direction générale Navigation
Service Sécurité et Environnement
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles

Tél : 02/277 34 74 (Joachim Scheerlinck)

E-mail : hazmat.mar@mobilit.fgov.be ou dag.mar@mobilit.fgov.be

Site web : <https://mobilit.belgium.be/fr/navigation/navigation-maritime/cargaison/transport-de-marchandises-dangereuses>

L'Organisation maritime internationale (OMI) publie le code IMDG et compte 175 pays contractants.
[Pays contractants OMI.](#)

1.3.5 Transport de marchandises dangereuses par voie aérienne (OACI)

SPF Mobilité et Transports

Direction général Transport Aérien
Direction Operations
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles

Tél : 02/277 43 67 (Remko Dardenne)

E-Mail : bcaa.dangerousgoods@mobilit.fgov.be

Site web : https://mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/marchandises_dangereuses

2. RÉGLEMENTATION RELATIVE AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

2.1. DIRECTIVE 2008/68/CE - RID/ADR/ADN

La [directive 2008/68/CE](#) du Conseil de l'Union Européenne du 24 septembre 2008 traite du transport intérieur de marchandises dangereuses. Cette directive stipule que les transports de marchandises dangereuses par chemin de fer, par route ou par voie navigable, à l'intérieur des Etats de l'Union européenne, entre les Etats de l'Union européenne ou vers des pays tiers doivent être conformes respectivement au RID, à l'ADR ou à l'ADN.

2.2. ARRÊTE ROYAL RID

L'[Arrêté Royal du 2 novembre 2017](#) concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives, transpose en droit belge cette directive pour la partie rail. Sur notre site web, vous pouvez également trouver des [versions consolidées](#) de cet arrêté royal et [ses annexes](#) qui sont à jour avec les dernières modifications.

2.3. LE RID

2.3.1 Qu'est-ce que le RID ?

Le transport de marchandises dangereuses par rail est soumis au "Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses", ou RID. Le RID est l'appendice C de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

Dans [tous les pays qui ont ratifié le RID](#), celui-ci s'applique aux transports transfrontaliers qui ont lieu entre au moins deux de ces pays. Il s'agit de tous les États membres de l'Union européenne, de la Norvège, de la Suisse, de la plupart des États d'Europe orientale, de la Turquie et même de certains pays d'Afrique du Nord, ainsi que de certaines anciennes républiques soviétiques.

En soi, le RID ne vise pas le transport national. Mais, indirectement, par le biais de la directive européenne 2008/68/CE, il est d'application pour le transport intérieur sur les territoires des Etats membre de l'Union européenne.

Le RID précise:

- les marchandises dangereuses dont le transport international est exclu ;
- les marchandises dangereuses dont le transport international est autorisé et les conditions imposées à ces marchandises, notamment en ce qui concerne :
 - la classification des marchandises, y compris les critères de classification et les méthodes d'épreuves ;
 - l'utilisation des emballages et des récipients à gaz ;
 - l'utilisation des citernes (y compris leur remplissage) ;
 - les procédures d'expédition (y compris le marquage et l'étiquetage des colis et la signalisation des moyens de transport, ainsi que la documentation) ;
 - les dispositions relatives à la construction, l'épreuve et l'agrément des emballages et des citernes ;
 - l'utilisation des moyens de transport (y compris le chargement, le chargement en commun et le déchargement).

2.3.2 Consulter le RID

Les prescriptions du RID peuvent être consultées en français et en néerlandais sur notre site web :

[Version néerlandophone belge du RID](#), [Version francophone du RID](#).

Le RID peut également être consulté en anglais, français et allemand sur le site web de l'OTIF :

[Versions officielles du RID OTIF](#).

2.3.3 Modifications bisannuelles du RID

Le RID est mis à jour tous les deux ans afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques. La liste détaillée des dernières modifications bisannuelles, introduit dans le RID 2023 peut être trouvée sur le site web de l'OTIF : [Modifications introduit dans le RID 2023](#).

2.3.4 Acquérir le RID

- L'édition officielle en langue **française** du RID en peut être obtenue auprès de :

FORM-EDIT
5, rue Janssen
F – 75921 Paris Cedex 19
Tél : (+33) (0)1 42 01 49 49
E-mail : formedit@formedit.fr
Site web : <https://www.form-edit.com/>

L'édition officielle en langue **allemande** du RID en peut être obtenue auprès de :

WEKA MEDIA GmbH & Co. KG
Römerstraße 4
D-86438 Kissing
Tél : (+49) (0)82 33 23 40 02
E-Mail : bestellung@weka.de
Site web : <http://www.weka.de>

L'édition officielle en langue **anglaise** du RID en peut être obtenue auprès de :

TSO customer Services
PO Box 29
Norwich, R3 1GN – UK
Tél : (+44) 870 600 5522
E-mail : esupport@tso.co.uk
Site web : <http://www.tsoshop.co.uk>

2.3.5 Accords multilatéraux

Sur la base de la sous-section 1.5.1.1 du RID, les autorités compétentes des États Parties au RID peuvent convenir entre elles d'autoriser certains transports par dérogation temporaire aux dispositions du RID. Ces dérogations temporaires prennent la forme d'un accord multilatéral.

Les accords multilatéraux actuellement applicables dans les différents Etats parties au RID peuvent être consultés sur le site Internet de l'OTIF : [Accords multilatéraux RID](#)

2.3.6 Interprétations

Dans les forums internationaux où la réglementation du transport des marchandises dangereuses est discutée, une interprétation est parfois donnée à certains paragraphes du RID. La Belgique est représentée dans ces enceintes internationales et soutient ces interprétations.

Pour des raisons de traçabilité, il a été récemment décidé de publier sur le site web de l'OTIF certaines des interprétations qui ont été validées par le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID. Vous pouvez retrouver ces interprétations via le lien ci-dessous :

[Interprétations Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID](#)

Si vous avez des questions concernant l'interprétation de la législation, veuillez nous contacter.

3. EXEMPTIONS

3.1. EXEMPTIONS TOTALES À CARACTÈRE GÉNÉRAL

3.1.1 Exemptions liées à la nature de l'opération de transport

Certains transports de marchandises dangereuses sont, quand certaines conditions sont suivies, exemptés des prescriptions du RID.

Le RID ne s'applique pas au :

- a) transport effectué par des **particuliers** ;
- b) transport de marchandises dangereuses **dans des machines ou matériaux** qui n'est pas spécifié dans le RID.
Note: Compte tenu de la disposition transitoire du RID 1.6.1.46, cette exemption peut encore être appliquée jusqu'au 31 décembre 2022 au plus tard ;
- c) transport de marchandises dangereuses effectué par des **entreprises** mais accessoirement à leur activité principale, en tenant compte des capacités maximales prescrites des emballages et des quantités maximales spécifiées au 1.1.3.6 du RID.
Cela concerne, par exemple, le transport par les équipes de maintenance des produits qu'elles utilisent pour effectuer les travaux de maintenance.
Note : le transport pour l'approvisionnement propre de l'entreprise n'est pas couvert par cette exemption ;
- d) transport effectué par les **services d'intervention** ou sous leur contrôle pour les interventions d'urgence ;
- e) **transport d'urgence** destinés à sauver des vies humaines ou à protéger l'environnement ;
- f) transport de **réservoirs fixes de stockage, vides, non nettoyés**, qui ont contenu des gaz de la classe 2, groupes A, O ou F, des matières des groupes d'emballages II ou III de la classe 3 ou de la classe 9 ou des pesticides des groupes d'emballages II ou III de la classe 6.1.

Pour les prescriptions détaillées, veuillez-vous référer à la sous-section 1.1.3.1 du RID.

3.1.2 Autres exemptions totales à caractère général

En plus des exemptions totales liées à la nature du processus de transport, le RID prévoit également d'autres exemptions totales liées à des conditions particulières. Pour les conditions détaillées, voir le RID.

- Transport des **gaz** contenus dans les réservoirs de combustible des véhicules ferroviaires qui sont destinés à leur propulsion ou au fonctionnement d'un de leurs équipements, des gaz contenus dans les denrées alimentaires, des gaz dans les ballons de sport ou des gaz de group A et O (RID 1.1.3.2 et 1.1.3.9) ;
- Transport du **combustible** contenu dans les réservoirs des véhicules ferroviaires (RID 1.1.3.3) ;
- Exemptions relatives aux **emballages vides, non-nettoyés** ayant contenu des marchandises dangereuses des classes 2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 ou 9, si les dangers ont été neutralisés (RID 1.1.3.5) ;
- Transport des **dispositifs de stockage et de production d'énergie électrique** contenus dans un véhicule ou un appareil (RID 1.1.3.7).
- Exemptions liées au transport comme **bagage ou bagage à main** (RID 1.1.3.8);
- Transport de **lampes** contenant des marchandises dangereuses (RID 1.1.3.10).

3.2. EXEMPTIONS PARTIELLES

3.2.1 Exemption partielle selon ADR 1.1.3.6 versus RID 1.1.3.6

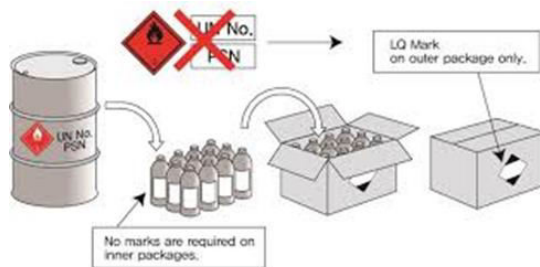
Le RID contient, tout comme l'ADR, un paragraphe 1.1.3.6, mais contrairement à l'ADR, il n'y a pas « d'exemption partielle » dans le RID ! Dans le RID, le calcul selon la "règle des 1000 points" n'est utilisé que pour vérifier si les conditions de l'exemption selon le 1.1.3.1 c) du RID, relative aux transports effectués par des entreprises mais accessoirement à leur activité principale, sont remplies.

3.2.2 Quantités limitées (LQ)

Lorsque les marchandises dangereuses sont transportées en petites quantités dans un bon emballage solide, le risque est moindre que lorsque ces marchandises dangereuses sont transportées dans des volumes plus importants. Le RID prévoit un assouplissement des exigences pour le transport de ces petites quantités de marchandises dangereuses.

Si la quantité de marchandises dangereuses transportées par emballage intérieur ou par objet est inférieure à la quantité indiquée dans la colonne 7 a) du tableau A du RID, le régime du transport en quantités limitées, également appelé "LQ", peut être utilisé.

Les marchandises dangereuses ne peuvent alors être emballées que dans des emballages intérieurs placés dans des emballages extérieurs, la masse brute totale du colis ne devant pas dépasser 30 kg. Des barquettes avec un film rétractable ou étirable peuvent également être utilisées ; dans ce cas, la masse brute totale du colis ne doit pas dépasser 20 kg.

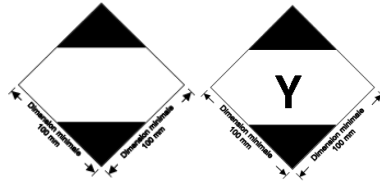


Exemples : pots de peinture de 5 l maximum ou bombes de laque pour cheveux de 1 l maximum emballées dans des boîtes.

Ce régime est décrit plus en détail au chapitre 3.4 du RID, dans lequel sont également énumérées les règles à appliquer. Lorsqu'ils sont transportés en quantités limitées, il existe notamment des exemptions relatives aux :

- épreuves de performance sur les emballages lorsque la masse brute totale de l'emballage ne dépasse pas 30 kg ou 20 kg lorsque des films sont utilisés ;
- exigences de ségrégation ;
- document de transport conformément au chapitre 5.4.1 du RID ;
- dispositions relatives au marquage et à l'étiquetage.

Les colis contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées doivent porter la marque "LQ". Lorsque la masse brute des colis contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées dépasse 8 tonnes, les wagons ou conteneurs doivent porter la même marque ; dans ce cas, les dimensions minimales sont de 250 x 250 mm. Avant le transport, la masse brute totale des marchandises dangereuses en quantités limitées doit être communiquée au transporteur de manière traçable.



Côté gauche : marque pour les colis contenant des quantités limitées. A droite : marque pour les colis contenant des quantités limitées selon les instructions techniques de l'OACI (uniquement autorisé dans une chaîne de transport impliquant un transport aérien).

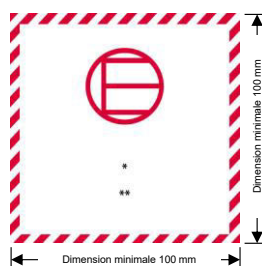
3.2.3 Quantités exceptées (EQ)

Lorsque certaines marchandises dangereuses sont transportées en très petites quantités dans des emballages très robustes et testés, le risque est beaucoup plus faible que lorsque ces marchandises dangereuses sont transportées en plus grandes quantités. Le RID prévoit donc un assouplissement des exigences pour le transport de ces très petites quantités de marchandises dangereuses.

Si la quantité de marchandises transportées par emballage intérieur ou par article est inférieure aux quantités visées à la colonne 7 b) du tableau A du RID, il est possible de recourir au régime des quantités exemptées (EQ). Ce régime et les conditions associées sont décrits en détail dans le chapitre 3.5 du RID. Lorsque les conditions de ce chapitre sont remplies, le transport est exempté des autres dispositions du RID, sauf

- les prescriptions relatives à la formation (RID 1.3)
- les prescriptions relatives à la classification des marchandises dangereuses (RID partie 2)
- les exigences concernant :
 - * l'utilisation d'emballages de qualité et leur utilisation correcte pendant le transport (RID 4.1.1) ;
 - * l'utilisation d'emballages compatibles avec les marchandises dangereuses transportées (4.1.1.2 du RID) ;
 - * le degré de remplissage des emballages (4.1.1.4 du RID) ;
 - * l'interdiction d'emballer des marchandises dangereuses qui peuvent réagir avec d'autres marchandises dangereuses ou non dangereuses dans le même emballage extérieur (4.1.1.6).

Toutefois, le transport de marchandises dangereuses en quantités exemptées n'est pas autorisé si le chargement dépasse 1000 colis. En outre, la marque "quantités exceptées" doit être apposée sur les colis et les mots "marchandises dangereuses en quantités exceptées" ainsi que le nombre de colis doivent être inscrits sur l'un des documents accompagnant le transport.



Marque désignant les "quantités exceptées"

3.2.4 Marchandises dangereuses dans des équipements utilisés en cours de transport (RID 5.5.4)

Lorsque des marchandises dangereuses sont utilisées ou destinées à être utilisées en cours de transport et qu'elles sont contenues dans des équipements qui sont attachés ou placés dans des emballages, des conteneurs ou des compartiments de charge à cette fin, ces marchandises dangereuses sont exemptées des prescriptions du RID.

L'équipement doit être capable de résister aux chocs et aux sollicitations habituelles en cours de transport, et les marchandises contenues, telles que les piles au lithium, doivent répondre aux exigences de conception et d'épreuves prescrites par le RID.

Cette exemption s'applique aussi bien lorsque cet équipement est utilisé pour le transport de marchandises dangereuses que pour celui de marchandises non dangereuses. Toutefois, lorsque ces équipements doivent être transportés en tant qu'envoi, ils doivent être conformes à toutes les dispositions applicables du RID.

Des exemples de telles marchandises dangereuses sont :

- les piles au lithium contenues dans les enregistreurs de données ou les dispositifs de suivi des cargaisons ;
- les cartouches pour pile à combustible utilisées dans des petits appareils de chauffage.

3.2.5 Exemptions spécifiques (RID 3.3)

Outre les exemptions générales totales et partielles énumérées ci-dessus, le RID prévoit également des exemptions spécifiques pour des marchandises dangereuses particulières. Ces exemptions spécifiques sont incluses dans les dispositions spéciales du chapitre 3.3 du RID qui s'appliquent à un ou plusieurs numéros ONU. Lorsqu'une telle disposition spéciale s'applique, cette disposition est indiquée en regard du numéro ONU pertinent dans la colonne (6) du tableau A du RID.

4. TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES EN COLIS

4.1. TYPES DE COLIS

4.1.1 Définition d'un colis

Un colis est le produit final de l'opération d'emballage prêt pour l'expédition, constitué par l'emballage, le grand emballage ou le GRV avec son contenu. Le terme comprend les récipients à gaz ainsi que les objets qui, par leur taille, masse ou configuration, peuvent être transportés non emballés ou dans des berceaux, harasses ou des dispositifs de manutention.

4.1.2 Emballages

4.1.2.1. Général

Un emballage se compose d'un ou plusieurs récipients (enceinte de rétention destinée à recevoir ou à contenir des matières ou objets, y compris les moyens de fermeture quels qu'ils soient) et tous les autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre aux récipients de remplir leur fonction de rétention et toute autre fonction de sécurité.



Emballage combiné

Le groupe d'emballages comprend : les fûts, les jerrycans, les boîtes (caisses), les sacs et les emballages composites. Les emballages ont une masse nette maximale de 400 kg ou une capacité maximale de 450 litres. Les emballages doivent être construits et fermés de telle sorte que, lorsqu'ils sont prêts à être expédiés, toute perte de contenu soit exclue.

Les prescriptions relatives aux emballages et les épreuves qu'ils doivent subir peuvent être consultées dans le chapitre 6.1 du RID.

4.1.2.2. Épreuves

L'emballage doit être conforme à un prototype approuvé (modèle type). Ce prototype est soumis à des épreuves par un organisme de contrôle agréé, tels que des épreuves de chute et des épreuves visant à démontrer la compatibilité chimique. Cet organisme de contrôle délivre également le certificat d'homologation du type.

4.1.2.3. Durée d'utilisation limitée des emballages en plastique

En raison du vieillissement du plastique, par exemple sous l'effet des rayons UV, et de la migration des substances dangereuses à travers celui-ci, les fûts et les jerrycans en plastique ne peuvent être utilisés pour le transport de substances dangereuses que pendant une période maximale de **5 ans**. Pour certaines substances, la période d'utilisation est encore plus courte.

4.1.3 Grands emballages

Un grand emballage est un emballage qui consiste en un emballage extérieur contenant des objets ou des emballages intérieurs et qui est conçu pour une manutention mécanique et a une masse nette supérieure à 400 kg ou une capacité supérieure à 450 litres, mais dont le volume ne dépasse pas 3 m³.

Ces emballages doivent également être conformes à un prototype approuvé (modèle type).

Les prescriptions relatives à la construction des grands emballages et aux épreuves qu'ils doivent subir peuvent être consultées au chapitre 6.6 du RID.



Grand emballage métallique

4.1.4 GRV (Grands Récipients pour Vrac)

Un GRV est un emballage transportable rigide ou souple qui est conçu pour une manutention mécanique. Un GRV a une contenance :

- Ne dépassant pas 3,0 m³, pour les matières solides et liquides des groupes d'emballage II et III ;
- Ne dépassant pas 1,5 m³, pour les matières solides du groupe d'emballage I emballées dans des GRV souples, en plastique rigide, composites, en carton ou en bois ;
- Ne dépassant pas 3,0 m³, pour les matières solides du groupe d'emballage I emballées dans des GRV métalliques ;
- Le transport des liquides du groupe d'emballage I est interdite en GRV.

Les prescriptions relatives à la construction des GRV et aux épreuves qu'ils doivent subir peuvent être consultées au chapitre 6.5 du RID.



GRV métallique



GRV en plastique rigide



GRV composite



GRV souple (big bag)

4.1.4.1. Durée d'utilisation limitée

Les GRV en plastique rigide et les GRV composites avec des récipients intérieurs en plastique peuvent être utilisés pour le transport de marchandises dangereuses pendant une période n'excédant pas **5 ans**.

4.1.4.2. Épreuves d'étanchéité intermédiaires

Selon le 6.5.4.2 du RID, certains types de GRV sont soumis à des épreuves d'étanchéité à des intervalles ne dépassant pas **2,5 ans**. Cela concerne les **GRV métalliques, les GRV en plastique rigide ou les GRV composites destinés au transport de liquides ou de solides avec remplissage ou vidange sous pression**.

Ces GRV portent l'un des codes suivants : 21A, 31A, 21B, 31B, 21N, 31N, 21H1, 21H2, 31H1, 31H2, 21HZ1, 21HZ2, 31HZ1 ou 31HZ2.

Ces épreuves d'étanchéité sont réalisées par des organismes de contrôle agréés ou par le propriétaire ou le détenteur des GRV sous la supervision d'un organisme agréé. Dans ce dernier cas, le propriétaire ou le détenteur des GRV doit disposer d'une autorisation qui peut être obtenue en soumettant une demande au service Marchandises Dangereuses. Cette demande doit répondre aux conditions du point 2 (épreuves périodiques sur les GRV) de l'annexe 2 de l'arrêté royal RID du 2 novembre 2017.

4.1.5 Récipients à pression

Un récipient à pression est un terme générique pour une bouteille, un tube, un fût à pression, un récipient cryogénique fermé, un dispositif de stockage à hydrure métallique, un cadre de bouteilles ou un récipient à pression de secours.

Bouteille, un récipient à pression transportable d'une contenance en eau ne dépassant pas 150 litres.



Cadre de bouteilles, un ensemble de bouteilles attachées entre elles et reliées par un tuyau collecteur et transportées en tant qu'ensemble indissociable.

Fût à pression, un récipient à pression, avec soudure et transportable d'une contenance en eau supérieure à 150 litres mais ne dépassant pas 1000 litres.

Tube un récipient à pression transportable sans soudure ou en composite d'une contenance en eau supérieure à 150 litres mais ne dépassant pas 3 000 litres ;



Cadre de bouteilles et fût à pression

Récipient cryogénique, un récipient à pression transportable isolé thermiquement pour le transport de gaz liquéfiés réfrigérés, d'une contenance en eau ne dépassant pas 1 000 litres.

Les récipients à pression doivent être conformes à un prototype approuvé. La plupart des récipients à pression sont soumis à des contrôles périodiques effectués par ou sous la supervision d'organismes de contrôle agréés.


Les prescriptions pour la construction et les épreuves qu'ils doivent subir peuvent être consultées au chapitre 6.2 du RID.

4.1.6 Emballages de secours

Un emballage de secours est un emballage spécial dans lequel des colis de marchandises dangereuses, endommagés, défectueux, présentant des fuites ou non-conformes, sont placés pour le transport en vue de leur récupération ou élimination.

En plus des étiquettes de danger, du numéro ONU et d'autres marques éventuelles, les emballages de secours doivent porter la marque « EMBALLAGE DE SECOURS » en lettres d'une hauteur de 12 mm au moins.

Les emballages de secours portent un marquage UN, qui comporte la lettre T.

Par exemple :  1A2T/Y300/S/01 USA/abc

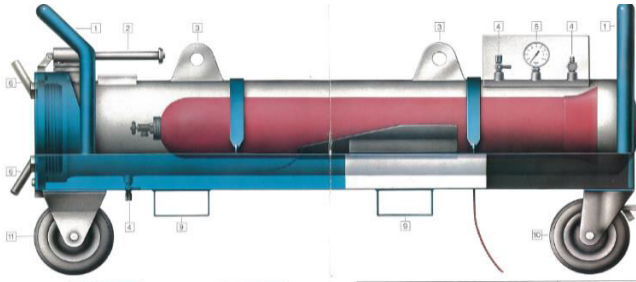


Exemple d'un emballage de secours

4.1.7 Récipient à pression de secours

UN récipient à pression de secours est un récipient à pression d'une contenance en eau ne dépassant pas 3 000 litres dans lequel un ou des récipients à pression endommagés, défectueux, présentant des fuites ou non conformes sont placés pour le transport en vue de leur récupération ou de leur élimination.

En plus des étiquettes de danger, du numéro ONU et d'autres marques éventuelles, récipients à pression de secours doivent porter la marque « EMBALLAGE DE SECOURS » en lettres d'une hauteur de 12 mm au moins.



Exemple de récipient à pression de secours

4.1.8 Suremballages

Un suremballage est une enveloppe utilisée pour contenir un ou plusieurs colis et en faire une unité plus facile à manutentionner et à arrimer au cours du transport.

Exemples :

- Palette sur laquelle plusieurs colis sont placés ou empilés et fixés au moyen de sangles en plastique, de film rétractable ou étirable ou d'autres moyens ; ou
- Un emballage extérieur de protection tel qu'une caisse.

Toutes les étiquettes de danger, les numéros ONU, les flèches d'orientation ainsi que les marques pour les matières dangereuses pour l'environnement, les quantités limitées (LQ) et les quantités exemptées (EQ) doivent être visible au travers du suremballage. Si ceci n'est pas le cas, ils doivent également être appliqués à l'extérieur du suremballage.

Le mot « SUREMBALLAGE » doit être marqué dans une langue officielle du pays d'origine et également, si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, en anglais (OVERPACK), français ou allemand (UMVERPACKUNG). Les lettres de la marque « SUREMBALLAGE » doivent mesurer au moins 12 mm de hauteur.



Suremballage transparent



Suremballage opaque

4.2. MARQUES ET ÉTIQUETTES

4.2.1 Marques

4.2.1.1. Marque UN

Chaque emballage, y compris les GRV et les grands emballages, à l'exception des emballages intérieurs, doit être conforme à un modèle type ayant satisfait aux épreuves. Chaque emballage fabriqué selon ce modèle type est pourvu d'un marquage UN.



Exemple d'une marque sur un colis

Pour les colis qui ont une masse brute de plus de 30 kg, les marques ou une reproduction de celles-ci doivent figurer sur le dessus ou le côté de l'emballage. Les lettres, les chiffres et les symboles doivent mesurer au moins 12 mm de hauteur, sauf sur les emballages de 30 litres ou 30 kg ou moins, où leur hauteur doit être d'au moins 6 mm ainsi que sur les emballages de 5 litres ou 5 kg ou moins, où ils doivent avoir des dimensions appropriées.

Exemple:

4G/Y145/S/21/B/VL 823

4G	Y	145	S	21	B	VL 823
Caisse en carton	Matières des GE II et III	Masse brute maximale (kg)	Matières solides	Année de fabrication	L'État qui a approuvé l'emballage	Fabricant/marque d'identification

Depuis l'entrée en vigueur du RID 2021, il est également expressément permis d'indiquer, par l'apposition de plusieurs marques ONU, qu'un emballage, un GRV ou un grand emballage est conforme à plusieurs prototypes différents, qui peuvent ou non appartenir au même type d'emballage.

4.2.1.2. Numéro ONU

Le numéro ONU correspondant aux marchandises contenues, précédé des lettres « UN », doit figurer de façon claire et durable sur chaque colis.



Exemple d'un n° ONU sur un fût

Le numéro ONU et les lettres « UN » doivent mesurer au moins 12 mm de hauteur, sauf sur les colis d'une capacité de 30 litres ou d'une masse nette de 30 kg au maximum, où ils doivent mesurer au moins 6 mm de hauteur, ainsi que sur les colis de 5 litres ou 5 kg au maximum, où ils doivent avoir des dimensions appropriées.

Les GRV d'une capacité supérieure à 450 litres et les grands emballages doivent porter les marques sur deux côtés opposés

4.2.1.3. Marque et inscriptions sur les récipients à pression rechargeables

Les récipients rechargeables doivent porter en caractères bien lisibles et durables les indications suivantes :



Les lettres UN suivi du n° d'identification du gaz

nom du gaz ou du mélange gazeux

Exemple d'indications sur une bouteille à gaz rechargeable

La marque pour les bouteilles à gaz diffère de la marque pour les emballages. Ce marquage inclut notamment la date de la dernière épreuve hydraulique et le poinçon de l'organisme agréé. La hauteur minimale des lettres de ce marquage est de 5 mm pour les bouteilles à gaz d'un diamètre supérieur ou égal à 140 mm et de 2,5 mm pour les bouteilles à gaz d'un diamètre inférieur à 140 mm. Pour le symbole UN, la dimension minimale doit être de 10 mm pour les bouteilles à gaz d'un diamètre supérieur ou égal à 140 mm et de 5 mm pour les bouteilles à gaz d'un diamètre inférieur à 140 mm.

4.2.2 Étiquettes de danger et autres indications

4.2.2.1. Étiquettes à danger

Les étiquettes de danger indiquent les dangers des produits transportés. Les dimensions minimales sont de 100 mm x 100 mm. Ces étiquettes doivent être apposées sur leur point sur la même surface des colis et les unes à côté des autres si des étiquettes différentes sont nécessaires.

Les emballages vides mais non nettoyés doivent porter les mêmes étiquettes de danger que lorsqu'ils étaient pleins.

Sur les GRV d'une capacité supérieure à 450 litres et sur les grands emballages, ces étiquettes doivent être apposées sur deux côtés opposés.



Exemples d'étiquettes de danger

4.2.2.2. Marque désignant une matière dangereuse pour l'environnement

Les colis renfermant des matières dangereuses pour l'environnement selon le 2.2.9.1.10 du RID, doivent en plus des étiquettes de danger, porter la marque « matières dangereuses pour l'environnement ». Cette marque doit se trouver à côté des étiquettes de danger et doit avoir une dimension minimale de 100 mm x 100 mm. Cette marque ne doit pas être apposée si le contenu ou le masse de l'emballage intérieur est moins de 5 litres ou 5 kg.

Les GRV avec une capacité de plus de 450 litres et les grands emballages doivent porter la marque des étiquettes sur deux côtés opposés.



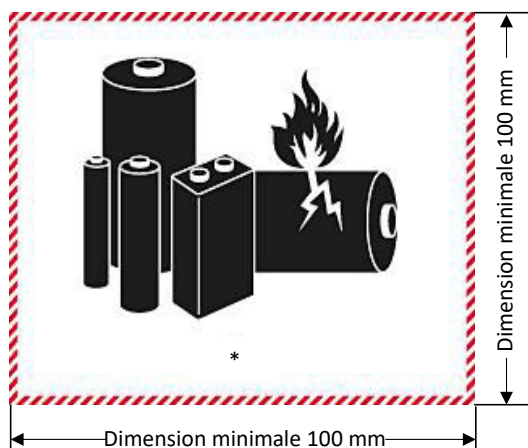
4.2.2.3. Etiquetage et marque pour batteries au lithium



Il existe une étiquette spécifique pour les emballages contenant des piles au lithium ou des batteries au lithium des numéros ONU 3090, 3091, 3480 et 3481.

En outre, la disposition spéciale 389 du RID précise également que les grandes étiquettes doivent être apposées conformément à ce modèle lors du transport de piles au lithium installées dans des unités de chargement (ONU 3536).

Les colis contenant des piles ou batteries au lithium préparés pour le transport selon la disposition spéciale 188 doivent porter la marque suivante :



* Emplacement pour le(s) numéro(s) ONU

La marque doit avoir la forme d'un rectangle ou un carré aux bords hachurés. Les dimensions minimales doivent être de 100 mm de largeur x 100 mm de hauteur et l'épaisseur minimale de la ligne hachurée doit être de 5 mm. Le symbole (groupe de piles, l'une endommagée, avec une flamme, au-dessus du numéro ONU pour les piles ou batteries au lithium métal ou au lithium ionique) doit être noir sur un fond blanc. L'hachurage doit être rouge. Si la taille du colis l'exige, les dimensions/l'épaisseur de la ligne peuvent être réduites sans dépasser 100 mm de largeur x 70 mm de hauteur. Lorsque les dimensions ne sont pas spécifiées, tous les éléments doivent respecter approximativement.

4.3. TRANSPORT DE BATTERIES AU LITHIUM

4.3.1 Introduction

Les piles au lithium et les batteries au lithium sont des noms collectifs pour des piles et batteries qui sont largement utilisées. Les piles au lithium se présentent sous différentes formes, telles que les piles boutons pour les appareils auditifs ou les montres, ainsi que les piles stylo dans les jouets électroniques. Les batteries au lithium sont présentes dans par exemple les bicyclettes électriques, les voitures, les tondeuses à gazon, les ordinateurs portables et les systèmes de stockage d'énergie.

Il est important que le transport soit effectué avec soin pour éviter les incidents avec les piles et batteries au lithium. Un défaut ou un dommage peut entraîner la libération de gaz toxiques et les batteries peuvent s'enflammer pendant le transport en raison d'un emballage thermique.

Le transport doit satisfaire aux dispositions générales d'envoi du RID. En outre, il y a des dispositions d'emballage, des dispositions spéciales et des étiquettes spécifiques pour le transport de piles et batteries au lithium. Vous trouverez un aperçu de ces prescriptions spéciales ci-après.

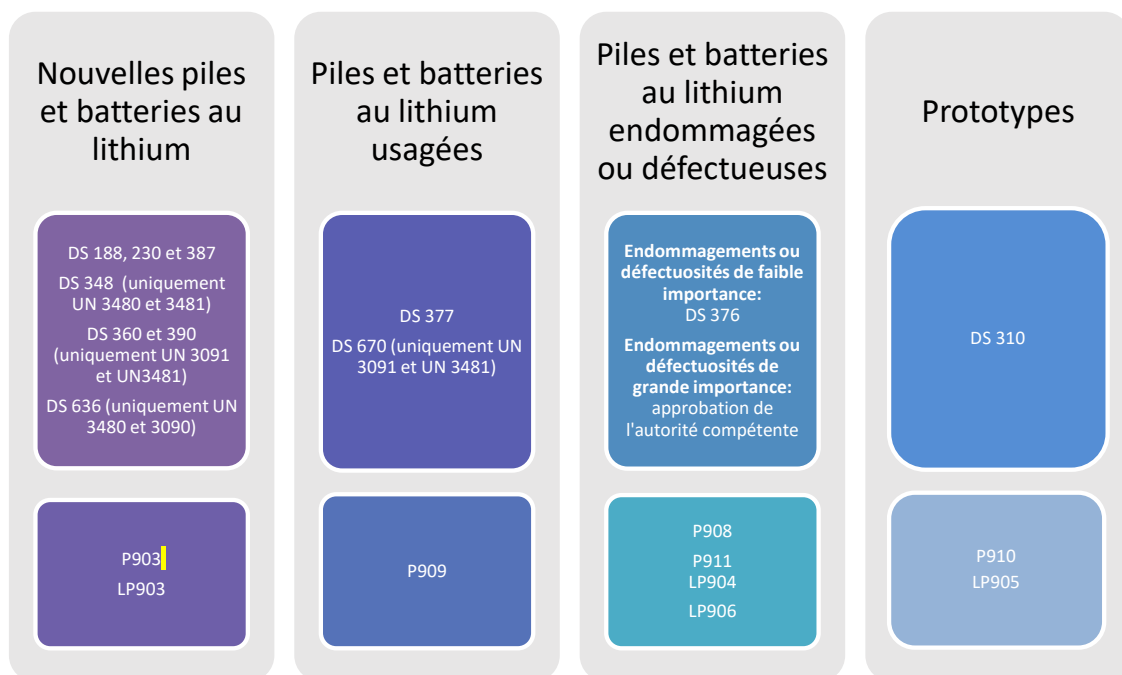
Le monde des batteries au lithium est en constante évolution, ce qui se traduit par des ajustements réguliers de la réglementation. Il convient donc de toujours consulter les dispositions les plus récentes de la dernière version du RID.

4.3.2 Tableau A – RID 2023

N° UN	Nom et description 3.1.2	Classe 2.2	Code de Classification 2.2	Étiquettes 5.2.2	Dispositions spéciales 3.3	Quantités limitées et exceptées 3.4.6 3.5.1.2		Instructions d'emballages 4.1.4	Catégorie de transport 1.1.3.6	Numéro d'identification du danger 5.3.2.3
3090	PILES AU LITHIUM METAL (y compris les piles à alliage de lithium)	9	M4	9A	188 230 310 376 377 387 636	0	E0	P903 P908 P909 P910 P911 LP903 LP904 LP905 LP906	2	90
3091	PILES AU LITHIUM METAL CONTENUES DANS UN EQUIPEMENT ou PILES AU LITHIUM METAL EMBALLEES AVEC UN EQUIPEMENT (y compris les piles à l'alliage de lithium)	9	M4	9A	188 230 310 360 376 377 387 390 670	0	E0	P903 P908 P909 P910 P911 LP903 LP904 LP905 LP906	2	90
3480	PILES AU LITHIUM-IONIQUE (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère)	9	M4	9A	188, 230, 310, 348, 376, 377, 387, 636	0	E0	P903 P908 P909 LP903 LP904 P910 P911 LP905 LP906	2	90

N° UN	Nom et description 3.1.2	Classe 2.2	Code de Classification 2.2	Etiquettes 5.2.2	Dispositions spéciales 3.3	Quantités limitées et exceptées 3.4.6 3.5.1.2		Instructions d'emballages 4.1.4	Catégorie de transport 1.1.3.6	Numéro d'identification du danger 5.3.2.3
3481	PILES AU LITHIUM IONIQUE CONTENUES DANS UN EQUIPEMENT ou PILES AU LITHIUM IONIQUE EMBALL2ES AVEC UN EQUIPEMENT (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère)	9	M4	9A	188 230 310 348 360 376 377 387 390 670	0	E0	P903 P908 P909 P910 P911 LP903 LP904 LP905 LP906	2	90

4.3.3 Aperçu tenant compte de l'état des piles et batteries



5. TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES EN CITERNES

Les citernes sont utilisées pour le transport en grandes quantités. Les citernes utilisées pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses sont les conteneurs-citernes, les citernes mobiles, les wagons-citernes, les conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) et les wagons-batterie.

5.1. TYPES DE CITERNES

5.1.1 Conteneurs-citernes

Les conteneurs-citernes peuvent être manipulés lorsqu'ils sont pleins et sont équipés de dispositifs facilitant la manutention, l'arrimage et le transbordement. Ils ont une capacité de plus de 1000 litres, sauf s'ils sont destinés au transport de gaz, auquel cas ils ont une capacité de plus de 450 litres. Ils ne peuvent être utilisés que pour le transport terrestre (route, rail et voies navigables intérieures) et ne conviennent donc pas au transport maritime.



Les prescriptions pour les conteneurs-citernes métalliques se trouvent au chapitre 6.8 du RID. Jusqu'à la version 2021 du RID les prescriptions pour les conteneurs-citernes pour le transport terrestre en matière plastique renforcée (FRP) se trouvaient dans la chapitre 6.9 du RID. Dans la version 2023 du RID ces prescriptions sont cependant remplacées par les prescriptions pour les citernes mobiles en FRP. Tous les nouveaux prototypes sont désormais des citernes mobiles ; le double codage n'est plus possible. Mesure transitoire 1.6.4.59 permet que les citernes en FRP qui sont construit avant 1 juillet 2033 selon les prescriptions due RID version 2021, sont utilisé jusqu'à la fin de leur durée de vie.

Des conteneurs-citernes qui ont eu une agrément supplémentaire selon la chapitre 6.8 du code IMDG peuvent aussi être utilisé pour les transports maritime court telle que défini dans la code IMDG. Pour les transports maritimes longue durée des citernes mobiles doivent être utilisé.

5.1.2 Citernes mobiles

Les citernes mobiles sont des conteneurs-citernes qui conviennent également au transport maritime. Ils peuvent être utilisés non seulement pour le transport combiné (mer-rail ou mer-route-rail), mais aussi pour le transport exclusivement ferroviaire, par exemple.

La réglementation relative aux citernes mobiles métalliques se trouve au chapitre 6.7 du RID. Dans la version 2023 du RID des prescriptions pour des citernes mobiles en matière plastique renforcée (FRP) ont été introduites. Celles-ci peuvent être retrouvé dans la chapitre 6.9 du RID.

5.1.3 Wagons-citernes

Un wagon-citerne est constitué d'une superstructure qui comporte une ou plusieurs citernes et leurs équipements et d'un châssis muni de ses propres équipements (roulement, suspension, choc, traction, frein et inscriptions). Les citernes peuvent être fixées sur le châssis de manière permanente ou peuvent être démontables (citernes amovibles).



Les prescriptions pour les wagons-citernes se trouvent au chapitre 6.8 du RID.

5.1.4 CGEM (Conteneurs à Gaz à Éléments Multiples) et wagons-batterie

Les wagons-batterie et les CGEM non-UN (voir chapitre 6.8 du RID) sont utilisés exclusivement pour le transport de gaz.

Ils sont constitués d'un ensemble de plusieurs bouteilles, tubes, fûts à pression, cadres de bouteilles ou citernes, reliés entre eux par un tuyau collecteur et montés de façon permanente sur le wagon. Les CGEM sont également montés de façon permanente dans un cadre (voir photo). Les CGEM UN (voir chapitre 6.7 du RID) sont destinés au transport multimodal (terrestre et maritime).



5.2. PLAQUE D'IDENTIFICATION

Les citernes sont toujours pourvues d'une plaque d'identification métallique sur laquelle on trouve, entre autres, le numéro d'agrément, la marque de construction, le numéro de fabrication, l'année de construction, la pression d'épreuve, la date de la première et de la dernière épreuve hydraulique accompagnée du poinçon de l'organisme agréé.



5.3. CODE CITERNE

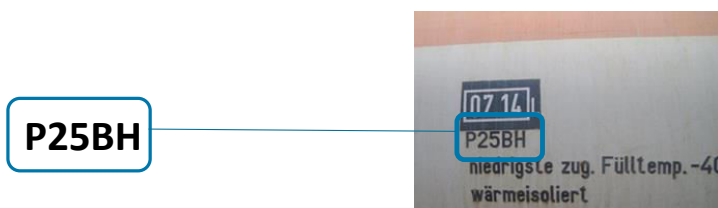
Toutes les citernes sont identifiées par un code, qui tient compte entre autres de leur résistance, de leurs systèmes de remplissage et de vidange et de leurs dispositifs de sécurité.

5.3.1 Code citerne des citernes RID/ADR

Le code-citerne des citernes selon le chapitre 6.8 du RID comporte **quatre parties**, chaque partie étant une lettre ou un chiffre (par exemple : LGBF, L4DH, S10AN). Ils ont la signification suivante :

- Partie 1 : sorte de produit transporté (C = gaz comprimés, P = gaz liquéfiés ou dissous sous pression, R = gaz liquéfiés réfrigérés, L = autres matières à l'état liquide, S = matières à l'état solide) ;
- Partie 2 : pression minimale de calcul en bar ; cette pression de calcul est déterminante pour l'épaisseur des parois de la citerne et donc pour sa solidité (lorsqu'il s'agit d'une lettre au lieu d'un chiffre, cette lettre renvoie au paragraphe du RID qui explique comment déterminer cette pression de calcul pour le cas en question) ;
- Partie 3 : lettre qui identifie le système de remplissage et de vidange (par le bas ou par le haut, avec deux ou trois fermetures en série, ...) ;
- Partie 4 : lettre qui identifie le dispositif de sécurité (dispositif d'aération, soupape de sécurité, citerne hermétique, ...).

Le code-citerne doit être indiqué sur le réservoir (directement ou sur un panneau).



P	25	B	H
Gaz liquide ou dissous	Pression de calcul minimale (bar)	Dispositifs de fermeture par le bas - 3 fermetures	Fermé hermétiquement

5.3.2 Hiérarchie des codes-citernes

Des citernes ayant d'autres codes-citernes que ceux indiqués dans le tableau A du chapitre 3.2 du RID peuvent également être utilisées à condition que chaque élément (valeur numérique ou lettre) des parties 1 à 4 de ces codes-citerne corresponde à un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à l'élément correspondant du code-citerne indiqué dans le tableau A du chapitre 3.2, conformément à l'ordre croissant suivant :

Partie 1 : Types de citernes

S → L

Partie 2 : Pression de calcul

G → 1,5 → 2,65 → 4 → 10 → 15 → 21 bar

Partie 3 : Ouvertures

A → B → C → D

Partie 4 : Soupapes/dispositifs de sécurité

V → F → N → H

Par exemple :

- une citerne répondant au code L10CN est autorisée pour le transport d'une matière à laquelle le code-citerne L4BN a été affecté ;
- une citerne répondant au code L4BN est autorisée pour le transport d'une matière à laquelle le code-citerne SGAN a été affecté.

Cette hiérarchie n'est pas valable pour les citernes que sont destinés pour le transport de gaz (Partie 1= R, C ou P). Pour cela la hiérarchie présentée dans le 4.3.3.1.2 du RID est d'application. Pour les citernes destinés pour le transport de gaz :

- une citerne doit être utilisée de laquelle la première partie est la même qu'indiqué dans le tableau A du RID (partie 1 code citerne = partie 1 code colonne 12, tableau A RID ;
- la deuxième partie indique la pression d'épreuve minimale de la citerne, sauf si ce chiffre est 22, alors c'est la pression minimale de calcul ;
- des ouvertures pour le remplissage ou vidange avec que 2 fermetures ne sont pas admises (partie 3 code citerne ≠ A) ;
- des dispositifs de respirations ne sont pas admis (partie 4 code citerne ≠ V ou F).

5.3.3 Code-citerne des citernes RID/ADR en fibres de plastic renforcé (FRP)

Pour les citernes en FRP qui sont construites jusqu'au 1 juillet 2033, selon le chapitre 6.9 du RID 2021, la deuxième partie du code-citerne n'indique pas la valeur de la pression de calcul de la citerne, mais indique la valeur la plus élevée de la pression de calcul pour la ou les matières pour lesquelles le transport dans cette citerne est autorisé conformément à l'agrément du prototype.

En d'autres termes, une citerne FRP peut être utilisée pour le transport d'une substance si la deuxième partie du code citerne attribué dans le tableau A n'est pas plus haut que la deuxième partie du code citerne. Par exemple, une citerne portant le code L4BH, peut être utilisée pour le transport des matières de lesquelles une pression de calcul ne dépassant pas 4 bar est attribué dans le tableau A. En outre, la citerne doit bien entendu satisfaire aux autres exigences relatives à cette matière, telles que reflétées dans les autres parties du code-citerne ou des dispositions spéciales.

5.3.4 Code-citerne des citernes mobiles

Les codes sont composés de la lettre T, suivi d'un nombre :

- T1 à T22,
- T23 pour les peroxydes organiques de la classe 5.2
- T50 pour les gaz liquéfiés non réfrigérés et produits chimiques sous pression (UN 3500 à 3505)
- T75 pour les gaz liquéfiés réfrigérés.

Le code T est repris sur la citerne ou sur la plaque d'identification de la citerne et est parfois précédé des lettres UN.

En ce qui concerne l'utilisation hiérarchique des citernes mobiles, dans la majorité des cas, on peut utiliser une citerne avec un numéro dont le code citerne plus haut que le code qui est indiqué dans le tableau A du RID. Cependant, ce n'est pas toujours le cas. Par exemple, une citerne mobile T21 ne peut pas être utilisée pour le transport de matières qui nécessitent une citerne mobile T5. Vous pouvez trouver les spécifications à ce sujet dans le 4.2.5.2.5 du RID.

5.3.5 Double codage des citernes

Aujourd'hui, de nombreux conteneurs-citernes ont un double code-citerne, à savoir un code-citerne selon le chapitre 6.8 du RID/ADR et un code T selon le chapitre 6.7 du RID/ADR. Mais est-ce que le double codage est-il autorisé selon les règlements pour le transport de marchandises dangereuses ?



Le groupe de travail citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN de mars 2012 ([voir rapport § 32](#)) a décidé que le double codage des citernes conformes à la fois au chapitre 6.7 et au chapitre 6.8 du RID/ADR est autorisé.

Toutefois, dans ce cas, une citerne à double code doit à tout moment se conformer aux prescriptions et aux exigences des deux régimes. Si elles sont différentes, les exigences les plus strictes doivent être respectées. Bien entendu, seuls les codes-citerne qui sont compatibles entre eux peuvent être combinés. Également, les dispositions spéciales pour les citernes doivent être respectées.

Une citerne homologuée selon les deux systèmes et qui est pourvue des deux codes, doit à tout moment disposer des équipements nécessaire pour être conforme aux deux systèmes. Par exemple, un conteneur codé L4BH et T7 doit être équipé d'un disque de rupture pour répondre aux exigences minimales des deux systèmes, même si aucun disque de rupture n'est requis pour T7. Un conteneur codé L4BN et T7 n'est évidemment pas tenu d'être équipé d'un disque de rupture.

Le transport terrestre d'une matière dans une citerne à double code est autorisé si au moins un des deux codes-citernes a été attribué à cette matière dans le tableau A du chapitre 3.2 du RID/ADR. Pour le transport maritime, seulement des transport en conformité avec la code T et donc la chapitre 4.2 peuvent être exécuté.

Cela signifie que, par exemple, le méthanol peut être transporté par terre dans une citerne à double codage L4BN/T7, même si normalement L4BH est requis pour le transport terrestre. Cela parce-que le code pour les

citernes mobiles T7 est aussi attribué au méthanol. Dans ce cas, aucun disque de rupture n'est nécessaire et le remplissage s'effectue conformément au chapitre 4.2 du RID/ADR.

Une citerne à double code ne peut être contrôlée que par un organisme de contrôle agréé à la fois pour le chapitre 6.7 et le chapitre 6.8, ce qui n'est pas toujours le cas en pratique. Si une citerne n'est plus conforme qu'à un des deux codes-citerne (e.g. par équipement incompatible) ou si cette citerne est contrôlée par un organisme de contrôle qui n'est qu'agréé pour un des deux systèmes, l'autre code-citerne doit être retiré de la citerne.

Pour les citernes en FRP le double codage n'est pas possible. Depuis le 1^{er} juillet 2023 seulement des prototypes des citernes mobiles en FRP peuvent être homologués. Les citernes FRP RID/ADR vont être éliminées progressivement et peuvent être utilisées jusqu'à la fin de leur durée de vie (voir aussi 5.1).

5.4. SIGNALISATION SUR LES CITERNES



5.4.1 Plaques-étiquettes

Des plaques-étiquettes d'une dimension de 250 mm x 250 mm conformes aux dangers des produits transportés, doivent être apposées de manière visible sur les deux côtés et à chaque extrémité d'un conteneur-citerne, d'une citerne mobile, ou d'un CGEM. De telles plaques-étiquettes doivent aussi être apposées sur les deux côtés latéraux, des wagons-citernes, wagons-batteries ou des wagons avec des citernes amovibles.

En plus, ces plaques-étiquettes doivent aussi être présentes sur les wagons-citernes, wagons amovibles, wagons-batteries, conteneurs-citernes, CGEM, vides, non-nettoyés, non-dégazés ou non-décontaminés.

Lorsque le placardage est apposé sur des dispositifs à volets rabattables, ceux-ci doivent être conçus et assurés de façon à exclure tout rabattement ou détachement de leur support pendant le transport (notamment résultant de chocs ou d'actes non intentionnels).

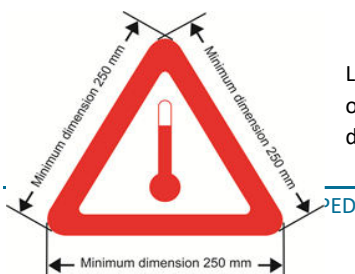
5.4.2 Marque pour les matières dangereuses pour l'environnement



Pour le transport de matières dangereuses pour l'environnement, la marque "matières dangereuses pour l'environnement" doit être apposée en plus des grandes étiquettes. Les dimensions de cette marque sont d'au moins 250 mm x 250 mm. Pour les citernes et les conteneurs dont la capacité ne dépasse pas 3000 litres, ainsi que pour les emballages, ces dimensions peuvent être réduites à 100 mm x 100 mm.

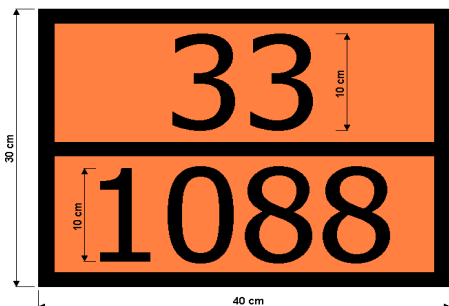
5.4.3 Marque pour les matières transportées à chaud

La marque pour les matières transportées à chaud est apposée sur les citernes ou conteneurs qui transportent des matières liquides avec une température de plus de 100 °C ou des matières solides avec une température de plus de 240



°C. Cette marque doit être présente sur chaque côté latéral des wagons qui transportent de telles substances et sur chaque côté latéral et à chaque extrémité dans le cas de grands conteneurs, conteneurs-citernes ou citernes-mobiles qui transportent de telles substances. Les dimensions de cette marque sont de 250 mm x 250 mm au moins. Si le contenu d'une citerne est de moins de 3000 litres, les dimensions peuvent être réduites jusqu'au 100 mm.

5.4.4 Panneaux oranges



Les panneaux oranges ont une base de 40 cm, une hauteur de 30 cm et un liseré noir de 15 mm. Dans la partie supérieure, on trouve le numéro d'identification de danger et dans la partie inférieure, le numéro ONU du produit transporté.

Le numéro d'identification du danger et le numéro ONU du produit doivent être en chiffres noirs et doivent avoir une hauteur de 100 mm et une épaisseur de 15 mm.

Si différentes marchandises dangereuses sont transportées dans des citernes séparées ou dans des compartiments différents, les panneaux orange doivent être apposés sur la citerne ou le compartiment correspondant.

En outre, le panneau doit être résistant aux intempéries et garantir une signalisation durable. Le panneau ne doit pas se détacher de sa fixation après un incendie d'une durée de 15 minutes.

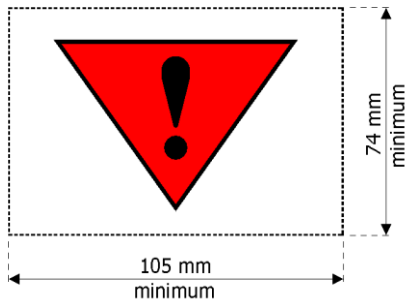
5.4.5 Bande orange

Les wagons-citernes destinés au transport des gaz liquéfiés, liquéfiés réfrigérés ou dissous doivent être marqués d'une bande non rétro réfléchissante orange continue d'environ 30 cm de large, entourant la citerne à mi-hauteur.

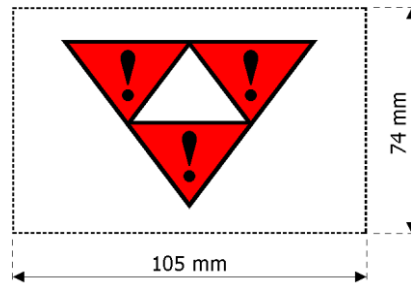


5.4.6 Étiquettes de manœuvre n° 13 et 15

Les étiquettes de manœuvres n° 13 et 15 indiquent que l'unité de transport contient des marchandises dangereuses sensibles qui nécessitent un traitement spécial pendant les manœuvres. Ces étiquettes ont le format normal A7 et indiquent respectivement l'exigence de manœuvrer avec précaution ou de ne pas manœuvrer par lancement ou par gravité.



Étiquette de manœuvre n° 13



Étiquette de manœuvre n° 15

6. TRANSPORT EN VRAC

6.1. CONTENEURS POUR VRAC

6.1.1 Types de conteneurs pour vrac et conditions d'utilisation

Le RID définit un conteneur pour vrac comme étant « une enceinte de rétention (y compris toute doublure ou revêtement) destinée au transport de matières solides qui sont directement en contact avec l'enceinte de rétention et qui :

- A une capacité d'au moins 1 m³;
- de caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistants pour permettre un usage répété ;
- munis de dispositifs les rendant faciles à manutentionner ;
- spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises sans rupture de charge par un ou plusieurs moyens de transport ».



Le RID distingue différents types de conteneurs pour le transport en vrac, à savoir :

- les conteneurs pour vrac fermés (code BK2 ou VC2) ;
- les conteneurs pour vrac bâchés (code BK1 ou VC1) ;
- les conteneurs pour vrac souples (code BK3) ;
- les conteneurs pour vrac conformes aux normes spécifiées par une autorité compétente (VC3).

Conteneurs pour vrac BK3

Le transport d'une marchandise dangereuse dans un conteneur pour vrac n'est autorisé que si cela est explicitement indiqué par un code BK dans la colonne 10 ou par un code VC dans la colonne 17 du tableau A du RID. En outre, les exigences du chapitre 7.3 du RID doivent être respectées.

6.1.2 Placardage

Des plaques-étiquettes d'une dimension minimale de 250 mm x 250 mm correspondant aux dangers présents doivent être apposées pendant le transport. Ces plaques-étiquettes doivent être apposées sur les deux côtés et les deux extrémités du conteneur vrac et, si elles ne sont pas visibles pendant le transport, également sur les deux côtés longitudinaux du wagon porteur.

6.2. CONTENEURS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EMBALLÉES

Les conditions d'utilisation des grands conteneurs pour le transport de marchandises dangereuses sont précisées au chapitre 7.1 du RID. Ces conteneurs doivent entre autres répondre aux dispositions de la CSC (Convention for Safe Containers) ou des IRS 50591 et IRS 50592 de l'UIC. En outre, ils doivent également être structurellement adaptés et ne présenter aucun défaut susceptible de provoquer un danger.

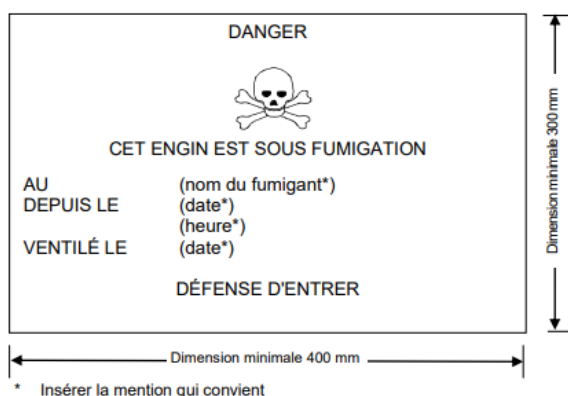
Les exigences spécifiques au transport de marchandises dangereuses emballées sont énoncées au chapitre 7.2 du RID.

Pendant le transport, les grands conteneurs ($V > 3 \text{ m}^3$) doivent être pourvus de grandes étiquettes d'une taille minimale de 250 mm x 250 mm ; ces grandes étiquettes doivent correspondre aux dangers présents. Les étiquettes doivent être apposées sur les deux côtés et les deux extrémités du conteneur. Si elles ne sont pas visibles pendant le transport, elles doivent l'être également sur les deux côtés longitudinaux du wagon porteur.

Si le transport ferroviaire fait partie d'une chaîne de transport avec un itinéraire maritime, un étiquetage conforme au code IMDG est suffisant (voir également 11.1).

6.3. ENGIN DE TRANSPORT SOUS FUMIGATION

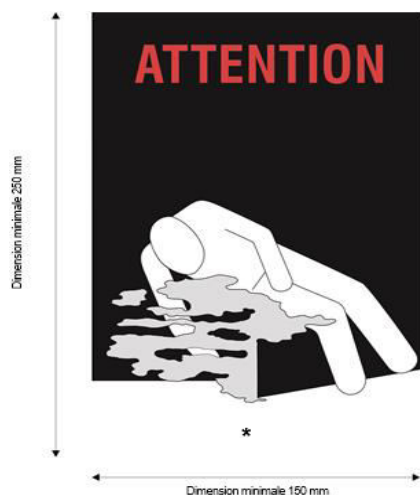
En cas de fumigation, il faut utiliser une unité de chargement qui peut être fermée de manière à ce que le risque de fuite du gaz utilisé soit minimal. Si une unité de chargement pour fumigation (UN3359) ne contient pas d'autres marchandises dangereuses, il suffit qu'elle réponde aux conditions énoncées au 5.5.2 du RID. En outre, à chaque point d'entrée d'une unité de chargement de fumigation, la marque suivante doit être affichée jusqu'à ce que l'engin de transport sous fumigation a été ventilé pour éliminer les concentrations nocives de gaz de fumigation et jusqu'à ce que les marchandises ou matériaux ayant été soumis à la fumigation ont été déchargés.



Marque de mise en garde pour les engins sous fumigation

6.4. MARQUE DE MISE EN GARDE CONTRE L'ASPHYXIE

Les wagons et conteneurs contenant des marchandises dangereuses utilisées comme agents de refroidissement ou de conditionnement, qui ne sont pas suffisamment ventilés pour éviter la formation d'une atmosphère asphyxiante, doivent être transportés conformément aux prescriptions du 5.5.3 du RID. A chaque point d'entrée du wagon ou du conteneur, la marque d'asphyxie suivante doit être apposée jusqu'à ce que le wagon ou le conteneur ait été suffisamment ventilé ou que les marchandises dangereuses en question aient été déchargées.



Marque de mise en garde contre l'asphyxie

* Insérer la désignation officielle de transport indiquée en colonne (2) du tableau A du chapitre 3.2 ou le nom du gaz asphyxiant utilisé en tant qu'agent de refroidissement ou de conditionnement. Les caractères doivent être en majuscules, alignés, et mesurer au moins 25 mm de haut. Si la désignation officielle est trop longue pour tenir dans l'espace imparti, les caractères peuvent être réduits jusqu'à ce qu'elle y entre. Par exemple : « DIOXYDE DE CARBONE, SOLIDE ». Des informations additionnelles comme la mention «AGENT DE RÉFRIGÉRATION» ou « AGENT DE CONDITIONNEMENT» peuvent être ajoutées.

7. ORGANISMES DE CONTRÔLE AGRÉÉS BELGES

Tous les emballages, récipients à gaz et citernes utilisés pour le transport de marchandises dangereuses doivent satisfaire aux exigences de construction, aux épreuves et aux contrôles spécifiés à la partie 6 du RID pour ce type de conditionnement. En outre, certains types d'emballages et de récipients à gaz ainsi que toutes les citernes doivent être soumis à des contrôles périodiques. Ces épreuves et contrôles sont effectués par des organismes de contrôle agréés. Vous trouverez ci-dessous un aperçu des activités pour lesquelles les organismes de contrôle belges sont agréés.

7.1. ORGANISMES DE CONTROLE AGRÉÉS POUR LES ÉPREUVES DE LA PARTIE 6 DU RID

Activité	Vinçotte	Apragaz	BVI	OCB	Normec - BTV
6.1 Emballages					
Agrément du type, épreuves et surveillance de la fabrication et du programme d'assurance qualité		x ^a	x		
6.2 Récipients à pression					
Inspections et épreuves périodiques	x ^b	x ^b		x ^b	x ^b
Évaluation de la conformité, agrément du type, et surveillance de la fabrication et du service interne d'inspection	x ^b	x ^b			
6.3 Emballages pour matières infectieuses (cat. A)					
Agrément du type, épreuves et surveillance de la fabrication et du programme d'assurance qualité			x		
6.5 GRV (grands récipients pour vrac)					
Agrément du type, épreuves et inspections, surveillance de la fabrication et du programme d'assurance, surveillance des contrôles périodiques	x	x	x	x	
6.6 Grands emballages					
Agrément du type, épreuves, surveillance de la fabrication et du programme d'assurance qualité		x ^c	x		

^a Uniquement emballages pour liquides type 1A1, 1A2, 1B1, 1B2, 1N1, 1N2, OA1, OA2.

^b Organisme est accrédité conforme EN ISO/IEC 17020: 2012 (sauf article 8.1.3), type A.

^c Uniquement grands emballages type 50A, 50B et 50N.

Activité	Vinçotte	Apragaz	BVI	OCB	Normec - BTV
6.7 Citernes mobiles, CGEM UN - 6.8 Conteneurs-citernes, citernes amovibles					
Évaluation de la conformité, agrément du type, épreuves, inspections et surveillance de la fabrication et du service interne d'inspection	x	x			
6.8 Wagons-citernes, wagons-batterie et CGEM					
Évaluation de la conformité, agrément du type, épreuves, inspections et surveillance de la fabrication et du service interne d'inspection		x			
6.9 Citernes terrestre en matière plastique renforcée (FRP) (Selon le RID 2021)					
Agrément du type*, épreuves, inspections	x	x			
6.9 Citernes mobiles en matière plastique renforcée (FRP) (Selon le RID 2023)					
Agrément du type, épreuves, inspections					
6.10 Citernes opérant sous vide					
Agrément du type, épreuves, inspections	x	x			
6.11 Conteneurs pour vrac					
Agréments, inspections et épreuves, à l'exception des compartiments de charge de wagons	x	x			

* Plus d'agréments de type autorisé depuis le 1 juillet 2023

7.2. COORDONNÉES

Organisme	Coordonnées
APRAGAZ asbl	Chaussée de Vilvorde 156, 1120 Bruxelles Tel: 02/264 03 60 www.apragaz.be
L'Institut Belge de l'Emballage asbl (IBE)	Z.1. Researchpark 280, 1731 Zellik Tel: 02/464.02.10-11 www.ibebvi.be
Onafhankelijk Controle Bureel vzw (OCB)	Koningin Astridlaan 60, 2550 Kontich Tel: 0800 13 890 www.ocb.be
Normec - Bureau Technique Verbruggen asbl (Normec - BTV)	Roderveldlaan 2, 2600 Berchem Tel: 03/216 28 90 www.btvcontrol.be
VINÇOTTE asbl	Jan Olieslagerslaan 35, 1800 Vilvorde Tel: 03/221 86 11 www.vincotte.com

7.3. ARRÊTÉS MINISTÉRIELS RELATIFS AUX AGRÉMENTS

Organisme de contrôle	Arrêté ministériel
Apragaz, Institut belge de l'emballage, BTV et OCB	Arrêté ministériel du 24 mai 2011 relatif à l'agrément d'organismes pris en exécution de l'article 17 de l'arrêté royal du 28 juin 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives (Moniteur belge 24/06/2011)
Vinçotte	<p>Arrêté ministériel du 24 mai 2011 relatif à l'agrément d'organismes pris en exécution de l'article 17 de l'arrêté royal du 28 juin 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives (Moniteur belge 24/06/2011)</p> <p>Arrêté ministériel du 16 juin 2017 modifiant l'arrêté ministériel du 24 mai 2011 relatif à l'agrément d'organismes pris en exécution de l'article 17 de l'arrêté royal du 28 juin 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives (Moniteur belge 22/06/2017)</p>

7.4. NOTES CIRCULAIRES TECHNIQUES

Ces notes circulaires contiennent des instructions techniques supplémentaires et des clarifications concernant les inspections, les épreuves et les approbations. Ils sont destinés aux organismes de contrôle, mais contiennent également des informations utiles pour les fabricants, les propriétaires et les utilisateurs d'emballages, de récipients à pression et de citernes. Les notes circulaires sont disponibles sur notre site internet : [Notes circulaires](#).

Note circulaire	Sujet
Emballages	
Note circulaire 30v.4	Épreuve d'étanchéité sur les GRV
Note circulaire 38 version 2017	Directive pour l'application du programme d'assurance de la qualité pour la fabrication (y compris le reconditionnement, la réparation, la reconstruction et l'entretien régulier) des emballages, des Grands Récipients pour Vrac (GRV) et des grands emballages pour le transport des marchandises dangereuses.
Bouteilles et citernes à gaz	
Note circulaire 32 rév.5	Codes techniques et normes reconnus par l'autorité compétente
Citernes	
Note circulaire 7rév.1	Délivrance de numéros d'agrément
Note circulaire 25 (en révision)	Epreuve d'étanchéité sur citernes à gaz
Note circulaire 35	Citernes à déchets opérant sous vide – § 6.10.3.8 b) de l'ADR/RID
Note circulaire TDG39 version 2018	Codes techniques et normes reconnus par les autorités compétentes

8. OBLIGATIONS DES ENTREPRISES INTERVENANT DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR RAIL

8.1. OBLIGATIONS DE SÉCURITÉ DES INTERVENANTS

Le chapitre 1.4 du RID parle des obligations de sécurité pour les intervenants dans le transport des marchandises dangereuses. Ce chapitre précise les obligations de sécurité de l'expéditeur, du transporteur, du destinataire et des autres intervenants (chargeur, déchargeur, emballeur, remplisseur, exploitant du matériel ferroviaire, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entité chargée de l'entretien). Pour plus d'informations sur ce sujet, nous vous référons au chapitre 1.4 du RID.

8.2. ENTREPRISES FERROVIAIRES

8.2.1 RDEI

Sur le réseau ferré belge, les entreprises ferroviaires sont tenues de respecter la Règlementation et Documentation pour l'Exploitation de l'Infrastructure (RDEI).

Les RDEI relatifs au transport des marchandises dangereuses sont les suivants :

- **RDEI 441** ; le point 7 traite du transport des marchandises dangereuses ;
- **RDEI 142** ; les points 2.1, 12.1, 16.1, 17.1, 22.1 et 39.1 traitent des restrictions de circulation pour les trains transportant des marchandises dangereuses ;
- **RDEI 352** ; traite des mesures à prendre en cas d'accident, de nuisance, d'incident ou de "situation de détresse". Le point 2.9 traite des exigences supplémentaires pour les accidents impliquant des marchandises dangereuses.

8.2.2 Certificat de Sécurité

Pour pouvoir circuler sur le réseau ferroviaire belge, les entreprises ferroviaires doivent être en possession d'un certificat de sécurité belge. La liste des entreprises ferroviaires qui ont un certificat valable en Belgique peut être consultée via le lien suivant :

https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/scert/search_results.aspx

La possibilité de transporter des marchandises dangereuses est mentionné dans le certificat au troisième cadre. Le transport de matières explosibles et radioactives nécessite toutefois toujours une autorisation explicite des autorités compétentes. (Voir 1.2.2 et 1.2.3).

3. INFORMATIONS RELATIVES AU CERTIFICAT		
Il s'agit d'un	- nouveau certificat <input type="checkbox"/>	Numéro d'identification européen du certificat antérieur: <input type="text" value="BE 12 2019 0006"/>
	- certificat renouvelé <input type="checkbox"/>	
	- certificat mis à jour/modifié <input checked="" type="checkbox"/>	
Valable du:	1 janvier 2020	au: 31 décembre 2024
Type(s) de service(s): Transport de fret, y compris le transport de marchandises dangereuses		

8.3. DOCUMENTS ACCOMPAGNANT LE TRANSPORT

8.3.1 Document de transport

Lors du transport de marchandises dangereuses, il est très important d'identifier facilement et correctement les marchandises dangereuses transportées et les dangers correspondants afin de pouvoir réagir de manière appropriée en cas d'urgence. Outre l'utilisation d'étiquettes, de marquages et d'inscriptions, le document de transport est très important à cet égard. Le document de transport contient des informations importantes qui permettent de déterminer rapidement et facilement l'identification, la quantité, le mode d'emballage et les dangers des marchandises dangereuses transportées, ainsi que l'identité de l'expéditeur et du destinataire. Sauf lorsque cela est explicitement spécifié dans le RID, chaque transport doit donc être accompagné d'un document de transport correctement rempli.

Plus de détails sur le document de transport et les données qu'il doit contenir se trouvent au 5.4.1 du RID. Les obligations des différentes parties impliquées dans le transport de marchandises dangereuses en ce qui concerne le document de transport sont énoncées à la section 1.4 du RID.

Le RID permet également l'utilisation d'un document de transport électronique, à condition que les exigences des paragraphes 5.4.0.2 et 5.4.0.3 soient respectées, ayant la même valeur probante légale et la même facilité de consultation pendant le transport qu'un document papier.

En ce qui concerne le document de transport électronique, plusieurs projets ont déjà été mis en place. Un premier projet concerne les lignes directrices pour l'application du 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN. Ces directives contiennent des informations sur l'architecture et l'infrastructure de communication à utiliser pour garantir la disponibilité. Ces lignes directrices sont à votre disposition sur le site web dédié de l'OTIF. Jusqu'à présent, ces lignes directrices ne doivent être appliquées que sur une base volontaire par les Etats parties au RID.

En outre, il existe également le règlement européen 2020/1056/UE et ses règlements d'application, qui réglementent l'utilisation des documents de transport électroniques au sein de l'Union européenne.

[Lignes directrices pour l'utilisation du RID/ADR/ADN 5.4.0.2](#)

[Règlement 2020/1056/UE sur les informations électroniques relatives au transport de marchandises](#)

8.3.2 Consignes écrites

Les consignes écrites doivent se trouver à portée de main dans la cabine du conducteur lors du transport. Ces consignes sont une aide en cas d'urgence et doivent être consultées par le conducteur **avant le départ**. Les consignes écrites doivent avoir la forme spécifiée au 5.4.3.4 du RID, être disponibles en couleur et dans une langue que le conducteur peut lire et comprendre.

Vous pouvez retrouver les consignes écrites dans le paragraphe 5.4.3.4 du RID. Vous les trouverez également dans la section réservée aux professionnelles sur le site web d'Infrabel et dans l'application "RID Infrabel". Infrabel met également ces consignes écrites à disposition sous format plastifié sur simple demande.

8.4. VÉRIFICATIONS PAR LE TRANSPORTEUR

Selon le 1.4.2.2.1 du RID, le transporteur a l'obligation d'effectuer des contrôles sur les envois de marchandises dangereuses. Cette obligation est réputée satisfaite si le point 5 de la 'International Rail Solutions' (IRS) 40471-3 est appliqué.

Le point 5 de cette fiche IRS peut être consulté via le lien suivant:

Français : https://uic.org/IMG/pdf/irs40471-3_point5_fr_ed3.pdf

Allemand : https://uic.org/IMG/pdf/irs40471-3_punkt5_de_ed3.pdf

Anglais : https://uic.org/IMG/pdf/irs40471-3_point5_en_ed3.pdf

L'Association royale de l'industrie chimique néerlandaise (VNCI), a en collaboration avec le transporteur de marchandises DB Cargo, élaboré le document « Transport de matières dangereuses, défauts manifestes, wagons-citernes », qui peut être consulté en néerlandais et anglais sur le [site Web de VNCI](#). Il explique de manière accessible les nombreux détails techniques et réglementations pour le transport sûr des marchandises dangereuses par chemin de fer. Cette publication peut être une aide au transporteur dans le cadre des contrôles qu'il doit effectuer.

8.5. CHECKLISTS POUR ÉVITER DES FUITES DE LIQUIDE ET DE GAZ

Le remplisseur et le déchargeur doivent établir des procédures pour vérifier le fonctionnement correct des fermetures de la citerne d'un wagon-citerne et pour garantir l'étanchéité des dispositifs de fermeture avant et après le remplissage ou le déchargement.

Les lignes directrices sous forme de listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides, qui ont été publiées par le Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique (CEFIC), sont disponibles sur le site web de l'OTIF :

[Checklists pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz](#)

[Checklists pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides](#)

8.6. FORMATION DES INTERVENANTS DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Le personnel employé par les intervenants dont le domaine d'activité comprend le transport de marchandises dangereuses doit, **avant de prendre ses fonctions**, recevoir une formation adaptée à ses responsabilités et à ses tâches. Une personne qui n'a pas reçu de formation pour une tâche particulière ne peut l'effectuer que sous la supervision directe d'une personne formée.

Cette formation se compose des parties suivantes :

- **Formation de sensibilisation générale** : familiariser le personnel avec les exigences générales du RID.
- **Formation spécifique au poste de travail** : une formation détaillée qui est directement liée aux tâches et aux responsabilités du personnel.
- **Formation à la sécurité** : familiariser le personnel avec les risques et les dangers que présentent les marchandises dangereuses.

La formation doit être complétée périodiquement par des cours de remise à niveau pour tenir compte de l'évolution de la réglementation. Les dossiers de formation doivent être conservés par l'employeur pendant une période de **5 ans** et peuvent être demandés par le service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (DVIS) à des fins de contrôle. La réglementation détaillée se trouve au chapitre 1.3 du RID.

Les cours de formation prévus à la section 1.3 du RID doivent également inclure des éléments de sensibilisation à la **sûreté**. Le contenu de cette formation de sensibilisation se trouve dans la section 1.10 du RID (Dispositions

relatives à la sûreté). Cette partie de la formation peut être contrôlée par le Service d'Inspection Sûreté de la Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire.

8.7. NOTIFICATION DES CONSEILLERS À LA SÉCURITÉ RID

Selon la section 1.8.3 (Conseiller à la sécurité) du RID, chaque entreprise dont les activités comprennent l'expédition ou le transport de marchandises dangereuses par rail, ou les activités d'emballage, de chargement, de remplissage ou de déchargement liés à ce transport, doit avoir un ou plusieurs conseillers à la sécurité du RID. Ces conseillers à la sécurité sont chargés de contribuer à la prévention des risques inhérents à ces activités en ce qui concerne la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement. Ils doivent disposer d'un certificat de formation valide à cet effet.

Suite à la sixième réforme de l'État du 1er juillet 2014 et à plusieurs arrêts du Conseil d'État, le SPF Mobilité et Transports, malgré sa compétence en matière de RID, n'est plus compétent en ce qui concerne la désignation et la qualification professionnelle des conseillers à la sécurité RID. Cette compétence a été transférée aux régions. Pour toutes vos questions concernant la formation, l'examen et la certification des conseillers à la sécurité, nous vous renvoyons aux services régionaux compétents dont les coordonnées figurent au chapitre 2.

Outre les exigences du RID et des Régions, les entreprises qui répondent à la définition d'"entreprise" de l'article 3 (définitions) de [l'AR RID du 2 novembre 2017](#) et qui doivent disposer d'un conseiller à la sécurité, doivent également se conformer à l'article 17/1 de l'AR RID. Lorsqu'un conseiller à la sécurité RID prend ses fonctions dans une entreprise, celle-ci communique sans délai les données suivantes au Service de Sécurité et d'Interopérabilité Ferroviaire (SSICF) via rid@nsarail.fgov.be :

- les nom, prénoms et la nationalité du conseiller à la sécurité ;
- l'adresse du ou des site(s) où il exerce son activité au service de l'entreprise ;
- la nature de son lien juridique avec l'entreprise ;
- une copie du certificat de formation pour le transport ferroviaire délivrée par l'ancienne commission d'examen du SPF Mobilité et Transports, d'une des trois régions, d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie au RID.

Lorsqu'un conseiller à la sécurité d'une entreprise cesse d'exercer ses fonctions, l'entreprise en informe sans délai le Service de Sécurité et d'Interopérabilité Ferroviaire (SSICF) via rid@nsarail.fgov.be.

8.8. RAPPORT ANNUEL

Les entreprises doivent établir un rapport annuel sur leurs activités dans le cadre du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. La date limite pour ce faire est le 31 mars suivant l'année à laquelle le rapport se rapporte. Ce rapport annuel peut être demandé par le Service de la sécurité et de l'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) et par le Service Inspection Sûreté du SPF Mobilité et Transports.

Le contenu minimal du rapport annuel est le suivant :

<p>1. Général Nom et adresse de l'entreprise (éventuellement de la filiale) Nom du conseiller à la sécurité Année</p>											
<p>2. Marchandises dangereuses concernées</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">MARCHANDISES DANGEREUSES - RAIL</th> <th>ACTIVITÉ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Identification</td> <td>Conditionnement</td> <td>Quantités</td> <td>Emballage Remplissage Expédition Chargement Transport Déchargement</td> </tr> </tbody> </table>				MARCHANDISES DANGEREUSES - RAIL			ACTIVITÉ	Identification	Conditionnement	Quantités	Emballage Remplissage Expédition Chargement Transport Déchargement
MARCHANDISES DANGEREUSES - RAIL			ACTIVITÉ								
Identification	Conditionnement	Quantités	Emballage Remplissage Expédition Chargement Transport Déchargement								
<p>3. Personnel Nombre de personnes concernées par les activités mentionnées ci-dessus Formation (type - nombre de personnes formées - dans l'entreprise / à l'extérieur de l'entreprise (où ?) Identité et activité d'éventuels sous-traitants (opération de transport, chargement, remplissage, emballage et déchargement)</p>											
<p>4. Matériel Matériel disponible pour les opérations de chargement, remplissage, emballage et déchargement (ainsi que le matériel mis en service ou hors service cette année) Matériel disponible pour le transport (ainsi que le matériel mis en service ou hors service cette année)</p>											
<p>5. Procédures Certifications éventuelles de l'entreprise Mise en place de procédures écrites relatives aux activités concernées (ainsi que la procédure introduite ou améliorée cette année)</p>											
<p>6. Accidents et incidents Date, lieu, description concise (éventuellement renvoyer au rapport d'accident) Conclusions et mesures prises pour en éviter la répétition Matériel et personnel disponible pour intervenir en cas d'accident ou d'incident</p>											
<p>7. Sûreté L'entreprise est-elle un intervenant (au sens des 1.4.2 et 1.4.3 du RID) dans le transport des marchandises dangereuses à haut risque (à l'exception des explosibles) en quantités supérieures à celles reprises au tableau du 1.10.3.1.2 du RID, et par conséquent, soumise au plan de sûreté prévu au 1.10.3.2 du RID? Oui/Non Si oui, activité(s) concernée(s) : Emballeur, remplisseur, expéditeur, chargeur, transporteur, destinataire, déchargeur et/ou autre (à préciser) Classe(s) de danger concernée(s) :</p>											
<p>8. Remarques</p>											
<p>9. Lieu, date, signature</p>											

9. NOTIFICATION DES INCIDENTS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

9.1. RAPPORT D'ACCIDENT

La section 1.8.5 du RID traite de la déclaration des accidents ou incidents majeurs au moyen d'un rapport d'accident. Si, au cours du chargement, du remplissage, du transport ou du déchargement de marchandises dangereuses sur le territoire belge, un accident ou un incident majeur se produit, le chargeur, le remplisseur, le transporteur ou le destinataire selon le cas, et éventuellement le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, doivent veiller à ce que, dans le mois qui suit l'événement, un rapport soit soumis à l'autorité compétente en Belgique conformément au modèle prescrit (voir 9.3).



Les autorités compétentes en Belgique sont les suivantes :

- Pour les **matières explosibles** (pour plus d'informations sur les matières explosibles, voir 2.1.2) :
Service public fédéral Économie, PME, Classes moyennes et Énergie, voir 2.2.2
- Pour les **matières radioactives** (classe 7) :
Agence fédérale de contrôle nucléaire, voir 2.2.3
- Pour toutes les **autres** marchandises dangereuses :
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), voir 2.2.1 et L'organe d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires (raui@mobiliteit.fgov.be)

9.2. QUAND UN RAPPORT D'ACCIDENT EST-IL REQUIS ?

Il y a événement entraînant une obligation de rapport conformément au 1.8.5.1 du RID si des marchandises dangereuses se sont répandues ou s'il y a eu un risque imminent de perte de produit, dommage corporel, matériel ou à l'environnement ou si les autorités sont intervenues, et qu'un ou plusieurs des critères ci-après sont satisfaits:

Il y a "**perte de produit**", lorsque se sont répandues des marchandises dangereuses

- a) des catégories de transport 0 ou 1 dans quantités égales ou supérieures à 50 kg ou 50 l ;
- b) de la catégorie de transport 2 dans quantités égales ou supérieures à 333 kg ou 333 l ; ou
- c) des catégories de transport 3 ou 4 dans quantités égales ou supérieures à 1000 kg ou 100 l.

Le critère de perte de produit s'applique aussi s'il y a eu un risque imminent de perte de produit dans les quantités susmentionnées. En règle générale, cette condition est satisfaite si, en raison de dommages structurels, l'enceinte de rétention ne convient plus pour poursuivre le transport ou si, pour toute autre raison, un niveau de sécurité suffisant n'est plus assuré (par exemple du fait de la déformation des citernes ou conteneurs, du retournement d'une citerne ou de la présence d'un incendie dans le voisinage immédiat).

Un **événement ayant entraîné un dommage corporel** est un événement dans le cadre duquel un décès ou des blessures sont directement liés aux marchandises dangereuses transportées et où les blessures :

- a) nécessitent un traitement médical intensif ;
- b) nécessitent un séjour à l'hôpital d'au moins une journée ; ou
- c) entraînent une incapacité de travailler pendant au moins trois jours consécutifs.

Si des marchandises dangereuses de la **classe 6.2** sont impliquées, l'obligation de faire rapport s'applique indépendamment des quantités.

Dans un événement impliquant des matières de la **classe 7**, les critères de perte de produit sont les suivants :

- a) toute libération de matières radioactives à l'extérieur des colis ;
- b) exposition conduisant à un dépassement des limites fixées dans les règlements touchant la protection des travailleurs et du public contre les rayonnements ionisants (Tableau II de la Collection Sécurité no 115 de l'AIEA - "Normes fondamentales internationales de protection contre les rayonnements ionisants et de sûreté des sources de rayonnement") ; ou
- c) lorsqu'il y a lieu de penser qu'il y a eu une dégradation sensible d'une quelconque fonction assurée par un colis sur le plan de la sécurité (rétention, protection, protection thermique ou criticité) qui a rendu le colis impropre à la poursuite du transport sans mesures de sécurité complémentaires.

NOTA : Voir les prescriptions de 7.5.11 CW33 (6) du RID pour les envois non livrables.

Il y a "**dommage matériel ou dommage à l'environnement**", lorsque des marchandises dangereuses, indépendamment de la quantité, se sont répandues et que le montant estimé des dommages dépasse 50 000 Euros. Il n'est pas tenu compte à cette fin des dommages subis par tout moyen de transport directement impliqué contenant des marchandises dangereuses ou par l'infrastructure modale.

Il y a "**intervention des autorités**" lorsque, dans le cadre de l'événement impliquant des marchandises dangereuses, il y a intervention directe des autorités ou services d'urgence et que l'on a procédé à l'évacuation de personnes ou à la fermeture de voies destinées à la circulation publique (routes/voies ferrées) pendant au moins trois heures en raison du danger présenté par les marchandises dangereuses.

En cas de besoin, l'autorité compétente peut demander des informations supplémentaires.

9.3. MODÈLE DE RAPPORT D'ACCIDENT

Transporteur/Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire :

Adresse :

Nom de la personne à contacter : N° de téléphone : N° de télécopie:

(L'autorité compétente enlèvera cette page de couverture avant de transmettre le rapport)

1. Mode	
<input type="checkbox"/> Rail Numéro du wagon (facultatif)	<input type="checkbox"/> Route Numéro d'immatriculation du véhicule (facultatif)
2. Date et lieu de l'événement	
Année :	Mois :
Jour :	Heures :
<u>Rail</u> <input type="checkbox"/> Gare <input type="checkbox"/> Gare de triage/gare de formation des trains <input type="checkbox"/> Site du chargement/déchargement/transbordement Lieu / Pays : ou <input type="checkbox"/> Pleine voie Désignation de la ligne : Kilomètres :	<u>Route</u> <input type="checkbox"/> Agglomération <input type="checkbox"/> Site du chargement/déchargement/ transbordement <input type="checkbox"/> Route Lieu / Pays :
3. Topographie	
<input type="checkbox"/> Pente/inclinaison <input type="checkbox"/> Tunnel <input type="checkbox"/> Pont/passage inférieur/ sous-terrain <input type="checkbox"/> Carrefour	
4. Conditions météorologiques particulières	
<input type="checkbox"/> Pluie <input type="checkbox"/> Neige <input type="checkbox"/> Glace <input type="checkbox"/> Brouillard <input type="checkbox"/> Orage <input type="checkbox"/> Tempête Température: ... °C	
5. Description de l'événement	
<input type="checkbox"/> Déraillement/sortie de route <input type="checkbox"/> Collision <input type="checkbox"/> Renversement/Retournement <input type="checkbox"/> Feu <input type="checkbox"/> Explosion <input type="checkbox"/> Perte <input type="checkbox"/> Défectuosité technique Autres détails de l'événement :	

10. PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA SÛRETÉ

Les mesures de sûreté sont les mesures ou les précautions qui doivent être prises pour minimiser le vol ou l'utilisation abusive de marchandises dangereuses, qui peuvent mettre en danger les personnes, les biens ou l'environnement. Ces mesures se trouvent au chapitre 1.10 du RID et comprennent des dispositions générales, des dispositions relatives à la formation, des définitions des marchandises dangereuses à haut risque et des exigences pour les plans de sûreté.

L'autorité compétente du Royaume Uni a publié un document informatif sur son site web dans lequel des directives sont données pour les mesures qui peuvent être prises en ce qui concerne le transport en toute sécurité des marchandises dangereuses :

<https://www.gov.uk/government/publications/security-requirements-for-moving-dangerous-goods-by-road-and-rail>

Toute société qui participe au transport de marchandises dangereuses doit appliquer les prescriptions du chapitre 1.10. Cependant, les prescriptions de sûreté pour le transport des marchandises dangereuses sont divisées en 2 niveaux :

- Un niveau général de prescriptions applicables à toutes les marchandises dangereuses.
- Des dispositions supplémentaires pour les marchandises dangereuses à haut risque.

Par **marchandises dangereuses à haut risque**, on entend les marchandises dangereuses qui risquent d'être utilisées à mauvais escient par des terroristes et qui, dans cette hypothèse, pourraient provoquer de nombreuses pertes en vies humaines, des destructions massives, ou notamment dans le cas de la classe 7, des bouleversements socioéconomiques. Les marchandises dangereuses à haut risque dans les classes autres que la classe 7 sont celles qui sont transportées en quantités supérieures à celles qui sont indiquées dans le tableau 1.10.3.1.2 du RID.

Les entreprises qui transportent des marchandises dangereuses à haut risque doivent avoir un **plan de sûreté** tel que définis dans le paragraphe 1.10.3.2 du RID.

La **formation** initiale et le recyclage spécifiés au chapitre 1.3 doivent également inclure des éléments de sensibilisation à la sûreté. La formation de remise à niveau en matière de sûreté ne doit pas être liée uniquement aux modifications réglementaires.

La formation de sensibilisation à la sûreté doit aborder la nature des risques de sûreté, la façon de les reconnaître, les méthodes à utiliser pour les réduire ainsi que les mesures à prendre en cas d'infraction à la sûreté. Cette formation doit inclure une sensibilisation des plans de sûreté (le cas échéant) selon les responsabilités et les fonctions de chacun dans la mise en œuvre de ces plans.

Enfin, des relevés de toutes les formations de sûreté reçues doivent être conservés par l'employeur pendant une période de 5 ans et mis à la disposition de l'employé ou du Service d'Inspection Sûreté la Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire sur demande. (Voir aussi le chapitre. 8.5 de ce vademecum)

11. TRANSPORT MULTIDOMAL

11.1. TRANSPORT DANS UNE CHAÎNE DE TRANSPORT COMPORTANT UN PARCOURS MARITIME OU AÉRIEN

Pour autant que le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI soient respectés, les colis, conteneurs, citernes mobiles et conteneurs-citernes ainsi que les CGEM et les wagons constitués de colis contenant une seule et même marchandise, qui ne répondent pas entièrement aux exigences du RID en ce qui concerne

- l'emballage,
- l'emballage en commun,
- le marquage et l'étiquetage des emballages, ou
- de placardage et de signalisation orange,

sont admis pour les transports dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien (voir 1.1.4.2.1 du RID).

Cette dérogation n'est pas valable pour les marchandises classées comme dangereuses dans les classes 1 à 9 du RID, mais qui ne sont pas considérées comme dangereuses selon les règlements du Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI.

À l'aide des coordonnées de l'expéditeur et du destinataire figurant dans le document de transport, il doit être clair qu'il s'agit bien d'une chaîne de transport.

11.2. TRANSPORT INTERMODAL RAIL/ROUTE

A l'exception du trafic ferroutage (voir point 11.3 de ce vademecum), le RID doit être respecté pour la partie rail et l'ADR pour la partie route.

Des différences peuvent exister en ce qui concerne les documents de transport, le placardage et la signalisation. En outre, certains produits sont interdits en transport ferroviaire, notamment les produits nécessitant une régulation de température.

11.3. FERROUTAGE

11.3.1 Principe

Selon le RID, le ferroutage est le transport de véhicules routiers chargés sur des wagons. Les véhicules routiers remis au transport en trafic ferroutage ainsi que leur contenu doivent répondre aux conditions de l'ADR.

Toutefois, ne sont pas admis en trafic ferroutage les marchandises dangereuses autorisées au transport selon l'ADR mais interdites selon le RID (voir 1.1.4.4.1 du RID).



11.3.2 Document de transport

Pour le transport de citernes ou de marchandises dangereuses en vrac qui, conformément aux 5.3.2.1.4 à 5.3.2.1.6 de l'ADR, doivent porter des panneaux, le numéro d'identification du danger doit en outre être inscrit avant la désignation de la marchandise dans le document de transport (voir 1.1.4.4.5 du RID).

En outre, le document de transport doit porter la mention : « **transport selon 1.1.4.4** ».

11.3.3 Placardage et signalisation

Si les plaques-étiquettes, marques et panneaux orange conforme à l'ADR sont visibles, aucun placardage et signalisation supplémentaire n'est nécessaire.

Exception : Si une remorque transportant des colis est séparée de son tracteur, le front de la remorque doit également porter le panneau orange, sauf si deux côtés latéraux de la remorque portent des plaques-étiquettes. En cas de transport de "quantités limitées", la marque LQ doit également être apposée à l'avant.

11.3.4 ADR 1.1.3.6 en combinaison avec RID 1.1.4.4 - Signalisation

Exemple pratique 1 :

Un tracteur-remorque (unité de transport, selon l'ADR) en pleine conformité avec le 1.1.3.6 de l'ADR se présente. Le transport se poursuit par un transport combiné rail/route, c'est-à-dire par un transport dit "ferroutage". Le tracteur et la remorque sont désaccouplés et la remorque est placée sur un wagon porteur.

Les marchandises dangereuses qui sont énumérées dans la CMR sont reprises sur le document de transport RID (CIM) (sans le calcul de la "règle des 1000 points") + la mention "Transport selon 1.1.4.4". **En application du 1.1.4.4.2 b) du RID, ni le wagon porteur ni la remorque ne seront munis de plaques-étiquettes ou de panneaux orange.**

Exemple pratique 2 :

Les marchandises dangereuses transportées sont identiques à celles de l'exemple 1, mais sont maintenant livrées dans un grand conteneur. Le transport routier est également conforme à l'exemption partielle du paragraphe 1.1.3.6 de l'ADR. Sur le document de transport RID (CIM), les marchandises dangereuses qui figurent dans la CMR sont reprises (sans calcul de la "règle des 1000 points"). **Le grand conteneur est muni de plaques-étiquettes comme prescrit au 5.3.1.2 du RID.**

Pourquoi y a-t-il une différence dans la signalisation ?

- L'exemption partielle selon le 1.1.3.6 n'existe pas dans le RID.
- Dans l'exemple 1, la semi-remorque (sans tracteur) ne répond pas à la définition d'"unité de transport" de l'ADR. Selon le RID, cela correspond à la définition de "véhicule routier" : " une automobile, un véhicule articulé, une remorque ou une semi-remorque au sens de l'ADR, avec lequel sont transportées des marchandises dangereuses ".
- Selon le 1.1.4.4.1 du RID, les véhicules routiers proposés au ferroutage et leur contenu doivent être conformes aux dispositions de l'ADR.
- Selon le paragraphe 1.1.4.4.2 du RID, des plaques-étiquettes, des marques ou des panneaux orange doivent être apposés sur les wagons transportant des véhicules routiers. Toutefois, l'apposition de plaques-étiquettes, de marques ou de panneaux orange sur les véhicules routiers n'est pas nécessaire si :
 - (a) le véhicule routier est muni de plaques-étiquettes, de marques ou de panneaux orange, comme l'exigent les chapitres 5.3 ou 3.4 de l'ADR ;
 - (b) les plaques- étiquettes, les marques ou les panneaux orange ne sont pas exigés sur le véhicule routier (par exemple, selon le 1.1.3.6 ou le nota du 5.3.2.1.5 de l'ADR).
- Dans l'exemple 1, il n'est pas nécessaire d'apposer de signalisation car ce transport est conforme au paragraphe 1.1.4.1.2 b) du RID. Dans l'exemple 2, cependant, les marchandises dangereuses ne se trouvent pas dans un véhicule routier, mais dans un conteneur. Les exigences générales de signalisation du chapitre 5.3 du RID s'appliquent ici !

En résumé : dans le cas d'un véhicule routier, ce sont les règles de l'ADR qui sont suivies ; pour un conteneur, ce sont les règles du RID.

Dans le cas de l'exemple 1, à l'arrivée, le voyage ferroviaire sera souvent suivi d'un transport routier sous l'exemption partielle du 1.1.3.6 de l'ADR. La signalisation est alors à nouveau supprimée.

Pour le personnel du chargeur et du déchargeur, les transports susmentionnés provoquent une grande confusion. Il est important que le conseiller en sécurité leur donne les bons conseils et que ce sujet soit abordé pendant les cours de formation.

PARTIE 2

**DIRECTIVE ÉQUIPEMENTS SOUS PRESSION
TRANSPORTABLES – TPED**

1. INTRODUCTION

La directive européenne sur les équipements sous pression transportables (TPED) (Transportable Pressure Equipment Directive) vise à renforcer la sécurité des équipements sous pression transportables approuvés pour le transport intérieur de marchandises dangereuses et à assurer leur libre circulation au sein de l'Union européenne. En outre, la mise sur le marché, la mise à disposition sur le marché et l'utilisation de ces équipements sous pression transportables au sein de l'Union nécessitent des règles détaillées concernant les obligations des différents opérateurs économiques et les exigences techniques auxquelles doivent répondre les équipements sous pression transportables.

Outre la réglementation relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (RID), le SPF Mobilité et Transports est également responsable de la directive TPED dans le cadre de ses compétences en matière de transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et de la surveillance du marché sur les équipements sous pression transportables concernés.

2. QU'EST-CE QU'UN EQUIPEMENT SOUS PRESSION TRANSPORTABLE ?

TPE est l'acronyme de "Transportable Pressure Equipment". Ce terme recouvre les différents contenants et leurs équipements utilisés pour le transport de marchandises dangereuses sous pression. Par équipement sous pression transportable, on entend notamment :

- les cartouches de gaz,
- les bouteilles à gaz et batteries de bouteilles,
- les citernes, y compris les conteneurs-citernes et
- les CGEM.

Ces équipements doivent répondre aux exigences de construction et d'épreuves des chapitres 6.2 et 6.8 des annexes de la directive 2008/68/CE. Ces annexes à la directive 2008/68/CE sont l'ADR, le RID et l'ADN et servent donc de normes de produit pour les équipements sous pression transportables.

Les équipements sous pression transportables sont destinés au transport de gaz de classe 2, ainsi que de six autres matières, qui sont énumérées à l'annexe I de la directive TPED :

- N° ONU 1051 - CYANURE D'HYDROGÈNE STABILISÉ, avec moins de 3% d'eau ;
- N° ONU 1052 - FLUORURE D'HYDROGÈNE ANHYDRE ;
- N° ONU 1745 - PENTAFLUORURE DE BROME, sauf pour le transport en citernes ;
- N° ONU 1746 - TRIFLUORURE DE BROME, sauf pour le transport en citernes ;
- N° ONU 1790 - ACIDE FLUORHYDRIQUE, contenant plus de 85 % de fluorure d'hydrogène ;
- N° ONU 2495 - PENTAFLUORURE D'IODE, sauf pour le transport en citernes.

3. QU'EST-CE QUI N'EST PAS UN EQUIPEMENT SOUS PRESSION TRANSPORTABLE ?

Cependant, divers récipients à pression utilisés pour le transport de marchandises dangereuses sous pression ne sont pas soumis à la TPED. Par exemple, les équipements suivants sont exemptés de la TPED :

- Les aérosols (n° ONU 1950) ;
- les récipients cryogéniques ouverts ;
- les bouteilles de gaz pour appareils respiratoires ;
- les extincteurs d'incendie (n° ONU 1044) ;
- les équipements sous pression transportables exemptés conformément au point 1.1.3.2 des annexes de la directive 2008/68/CE ;

- les équipements sous pression transportables exemptés des exigences de construction et d'épreuves conformément aux dispositions spéciales de la section 3.3 des annexes de la directive 2008/68/CE ;

Les bouteilles à gaz pour les appareils respiratoire, les extincteurs et les équipements sous pression non destinés au transport (par exemple, les chaudières à vapeur ou les cuiseurs à vapeur) doivent être conformes à la directive PED sur les équipements sous pression 2014/68/UE (Pressure Equipment Directive) . Les aérosols, quant à eux, doivent être conformes à la directive 75/324/CEE sur les aérosols. La PED et la directive sur les aérosols relèvent toutes deux de la compétence du Service Public Fédéral Économie.

4. RÈGLEMENTATION

4.1. DIRECTIVE 2010/35/UE TPED

La directive européenne 2010/35/UE relative aux équipements sous pression transportables (TPED) traite des conditions d'application du marquage Pi (symbole π) aux équipements sous pression transportables. Ce Pi est comparable à un marquage CE et indique que l'équipement répond à des normes de produit bien définies. En outre, ce Pi indique que cet équipement peut circuler librement dans toute l'Union européenne. Cependant, les équipements sous pression transportables utilisés exclusivement pour le transport entre un État membre de l'UE et un pays tiers ne doivent pas être conformes à la TPED et ne doivent donc pas être marqués Pi.

Le marquage Pi est appliqué par les organismes de contrôle qui testent, contrôlent et approuvent cet équipement. Les organismes de contrôle doivent être agréés à cette fin. En outre, ces organismes sont également notifiés à la Commission européenne afin qu'ils puissent bénéficier d'une reconnaissance mutuelle par les autres États membres et ainsi avoir également le droit d'exercer leurs activités dans les autres États membres.

D'autre part, la TPED porte sur la surveillance du marché des équipements sous pression transportables.

4.2. ARRÊTÉ ROYAL RELATIF AUX ÉQUIPEMENTS SOUS PRESSION TRANSPORTABLES

La directive 2010/35/UE a été transposée en droit belge par le biais de l'arrêté royal du 13 novembre 2011 relatif aux équipements sous pression transportables. En plus des exigences de la directive, cet arrêté royal contient également :

- La procédure à suivre pour être agréé comme organisme de contrôle belge pour la TPED ;
- La désignation des différents services publics chargés de la surveillance du marché des équipements sous pression transportables et de la notification des organismes de contrôle ;
- Des dispositions relatives à la réalisation de la surveillance du marché des équipements sous pression transportables en Belgique
- Les procédures à suivre en cas de constatation de non-conformités.

5. AUTORITÉS COMPÉTENTES

Suite à la sixième réforme de l'État de juillet 2014 et de divers arrêts du Conseil d'État, la TPED est devenue une compétence partagée entre le SPF Mobilité et Transports et les entités fédérées. Celles-ci sont compétentes pour la TPED dans le cadre de leurs compétences pour le transport de marchandises dangereuses par route et par voie navigable. Le SPF Mobilité et Transports et quant à lui compétent pour la TPED dans le cadre de sa compétence pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses. (Voir 1.2.1).

6. MARQUAGE

Les récipients et citernes à gaz conformes à la directive TPED doivent porter une marque π en plus des marques prescrites dans le RID/ADR. Cette marque π indique que l'équipement sous pression transportable est conforme aux exigences de construction et d'épreuves du RID/ADR et aux dispositions de la directive TPED. La marque est suivie du numéro NoBo de l'organisme de contrôle qui a apposé cette marque et confirme ainsi la conformité de l'équipement. Le tableau ci-dessous indique les numéros NoBo des organismes de contrôle belges. Les numéros NoBo des autres organismes de contrôle européens peuvent être trouvés dans la base de données NANDO de la Commission européenne (voir 7.3).

1	HERSTELLER	WAGGONBAU GRAAF
2	ZULASSUNGSNUMMER	
3	HERSTELLUNGSNUMMER	
4	BAUJAHR	
5	PRÜFDRUCK	[MPa] 1,0
6	ÄUSSERER AUSLEGUNGSDRUCK	[MPa] 0,1
7	FASSUNGSRaum	[L]
8	BERECHNUNGSTEMPERATUR	[°C] -40/+50
9	WERKSTOFF	P355NL2 gemäß EN 10028-3
10	ISOLIERUNG	
11	ZUGELASSENE GASE	MAXMASSE [kg]

P10BH TE 22 TE 25 TT 0045 **3** **08.23**
Niedrigste zugelassene Füllungstemperatur -40°C

Exemple de marquages sur la plaque de la citerne et sur le côté d'un wagon-citerne à gaz selon la directive TPED

7. ORGANISMES DE CONTRÔLE NOTIFIÉS

7.1. ORGANISMES DE CONTRÔLE NOTIFIÉS BELGES

Type d'inspection dans le cadre de TPED	Vinçotte	Apragaz	OCB	Normec - BTV
N° NoBo	0512	0029	1272	0892
Réceptifs à gaz¹ (RID 6.2)				
Évaluation de la conformité (agrément du type, surveillance de la fabrication et supervision du service interne d'inspection)	X	X		
Inspections initiales, périodiques, intermédiaires et exceptionnelles	X	X	X ^a	X ^a
Réévaluation de la conformité	X	X		
Citernes à gaz² (RID 6.8)				
Évaluation de la conformité (agrément du type, surveillance de la fabrication et supervision du service interne d'inspection)	X	X		
Inspections initiales, périodiques, intermédiaires et exceptionnelles	X	X		
Réévaluation de la conformité	X	X		

^a Uniquement épreuves périodiques

¹ Les réceptifs sous pression, les cartouches à gaz et les cartouches pour piles à combustible contenant un gaz liquéfié inflammable décrits au chapitre 6.2 des annexes de la Directive 2008/68/CE, y compris leurs robinets et autres accessoires, et destinés au transport des gaz de la classe 2 des annexes de la Directive 2008/68/CE, à l'exclusion des gaz ou produits désignés par les chiffres 6 ou 7 dans le code de classification, et au transport des matières dangereuses d'autres classes indiquées dans l'annexe I de l'arrêté royal du 13 novembre 2011, à l'exception des aérosols, des réceptifs cryogéniques ouverts, des bouteilles de gaz pour appareils respiratoires, des extincteurs d'incendie, des équipements sous pression transportables exemptés au titre du point 1.1.3.2 des annexes de la Directive 2008/68/CE et des équipements sous pression transportables exemptés des règles de construction et d'épreuve des emballages conformément aux dispositions spéciales du point 3.3 des annexes de la Directive 2008/68/CE ;

² Les wagons-citernes, wagons-batteries, citernes amovibles, véhicules-citernes, citernes démontables, conteneurs-citernes, véhicules-batteries, conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) et caisses mobiles citernes décrits au chapitre 6.8 des annexes de la Directive 2008/68/CE, y compris leurs robinets et autres accessoires, et destinés au transport des gaz de la classe 2 des annexes de la Directive 2008/68/CE, à l'exclusion des gaz ou produits désignés par les chiffres 6 ou 7 dans le code de classification, et au transport des matières dangereuses d'autres classes indiquées dans l'annexe I de l'arrêté royal du 13 novembre 2011.

7.2. ARRÊTÉS MINISTÉRIELS D'AGRÉMENT TPED

Organismes de controle	Arrêté ministériel
Apragaz BTV OCB Vinçotte	Arrêté ministériel du 20/11/2012 relatif à l'agrément des organismes en exécution du chapitre 4 de l'arrêté royal du 13 novembre 2011 relatif aux équipements sous pression transportables (Moniteur belge du 13 décembre 2012)

7.3. BASE DE DONNÉES NANDO DES ORGANISMES DE CONTROLE NOTIFIÉS

Les organismes belges ci-dessus qui sont agréés pour l'exécution des contrôles et des épreuves des équipements sous pression transportables dans le cadre de la directive TPED, sont accrédités par BELAC. Ces organismes sont notifiés à la Commission européenne et sont repris dans la base de données NANDO ("New Approach Notified and Designated Organisations").

Dans cette base de données, les organismes de contrôle notifiés peuvent être trouvés sur la base du pays de reconnaissance, du type de produit, de la directive en vertu de laquelle ils ont été reconnus et du numéro NoBo. Les organismes notifiés peuvent exercer les activités pour lesquelles ils ont été notifiés dans toute l'Union européenne.

[Base de données NANDO](#)

La liste des organismes de contrôle notifiés pour la directive 2010/35/CE peut être consultée en ligne sur la sous-page suivante : [Liste NANDO NoBos TPED](#)

7.4. DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

Comme pour les autres directives de surveillance du marché, des décisions administratives sont également émises dans le cadre de la TPED. Ces décisions administratives traitent, par exemple, de l'interprétation des règlements ou contiennent des lignes directrices pour l'application de la TPED. Ces décisions administratives sont élaborées par le groupe des organismes de contrôle notifiés (groupe NoBo) et sont ensuite ratifiées par le groupe des autorités compétentes (groupe ADCO). Ainsi, ces décisions administratives reflètent l'avis unanime du groupe NoBo et doivent être utilisées, après leur adoption, par les organismes notifiés, comme des orientations générales pour l'application de la TPED. Les décisions administratives approuvées sont accessibles au public sur la plateforme de travail en ligne du Groupe NoBo.

[Décisions administratives TPED](#)