

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition  
écologique et solidaire

## Arrêté du 7 décembre 2017 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »)

NOR : TREP1734288A

**Publics concernés :** organismes réalisant des contrôles et épreuves périodiques de certains récipients destinés au transport de gaz ; gestionnaires d'infrastructures ferroviaires soumises à l'obligation d'études de dangers au sens de l'article L.551-2 du code de l'environnement et contenant une installations de tri à la bosse de wagons ; opérateurs ferroviaires utilisant une installation de tri à la bosse de wagons ; services de l'État chargés du contrôle et/ou de l'instruction (DREAL, DEAL, DRIEE).

**Objet :** cet arrêté clarifie le régime administratif encadrant le maintien en service de certains récipients destinés au transport de gaz visés à l'article 25 de l'arrêté «TMD» du 29 mai 2009. Il clarifie également, conformément au 1.9.5 du RID, les précautions de manoeuvre liées à l'apposition de l'étiquette n° 13 au sens du 5.3.4.2 du RID (A manoeuvrer avec précaution), dans le cas des opérations de tri à la bosse concernant des wagons-citernes transportant certaines matières dangereuses de la classe 2, afin de diminuer le risque accidentel de perte de confinement lors de ces manoeuvres du fait de tamponnements ou d'accostages brutaux.

**Mots-clés :** transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, récipients destinés au transport de gaz, infrastructures ferroviaires, tri à la bosse, RID.

**Entrée en vigueur :** le présent arrêté entre en vigueur le lendemain de sa publication.

**Références :** le texte modifié par le présent arrêté, dans sa rédaction issue de cette modification, peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr/>).

### **Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire,**

Vu l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route conclu le 30 septembre 1957, dit « ADR » ;

Vu la convention conclue le 3 juin 1999 relative aux transports internationaux ferroviaires (convention dite « COTIF »), notamment son appendice C relatif au règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (règlement dit « RID ») ;

Vu la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil modifiée, relative au transport intérieur des marchandises dangereuses ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L.551-2 ;

Vu le code des transports, notamment son article R.1252-2 ;

Vu l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), notamment son annexe II ;

Vu l'arrêté du 15 juin 2012 fixant la liste des ouvrages d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires ou de navigation intérieure et des installations multimodales soumis aux dispositions de la partie réglementaire du code de l'environnement portant application de l'article L.551-2 du code de l'environnement, notamment son article 2 ;

Vu les avis de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses en date des 8 mars 2017 et 18 octobre 2017,

## **Arrête :**

### **Article 1<sup>er</sup>**

L'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres susvisé est modifié conformément aux articles 2 à 4 du présent arrêté.

### **Article 2**

Dans l'article 15, après le paragraphe 18, il est ajouté un nouveau paragraphe ainsi rédigé :

«**19.** Les contrôles et épreuves périodiques des récipients à pression visés aux points 1 et 2 de l'article 25 sont effectués par un organisme agréé à cet effet selon la procédure visée à l'article 19.»

### **Article 3**

Au paragraphe 1 de l'article 25, après les mots «1er janvier 2003», il est ajouté les mots «, sous réserve d'être soumis aux contrôles et épreuves périodiques prévus au 6.2.3.5.1»

### **Article 4**

Dans l'annexe II, après le 2.5.5, il est ajouté un 2.6 ainsi rédigé :

«2.6. Dispositions spéciales relatives à la classe 2

2.6.1 Dispositions spéciales, en vertu du 1.9.5 du RID, applicables au triage de wagons-citernes transportant certains gaz toxiques sur une installation de tri automatique à la bosse

2.6.1.1 Marchandises concernées

Sont concernés par les dispositions du présent paragraphe les matières dangereuses de la classe 2, ayant un code de classification TFC ou TOC au sens du 2.2.2.1.3 du RID (voir également la colonne 3 (b) du Tableau A du chapitre 3.2 du RID), transportés en citernes portant l'étiquette de manoeuvre n°13 au sens du 5.3.4.2 du RID (voir également la colonne 5 du Tableau A). Ces matières comprennent notamment les matières des n° ONU 1017, 1067, 1749, 2189, 2901 et 3057.

2.6.1.2. Infrastructures concernées

Sont concernées par les dispositions du présent paragraphe les infrastructures ferroviaires visées à l'article 2 de l'arrêté du 15 juin 2012 fixant la liste des ouvrages d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires ou de navigation intérieure et des installations multimodales soumis aux dispositions de la partie réglementaire du code de l'environnement portant application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement, et qui disposent d'installations de triage par tir au but.

2.6.1.3 Instruction particulière de manoeuvre

Les gestionnaires des infrastructures visées au 2.6.1.2 établissent une instruction opérationnelle particulière relative au triage des coupes de wagons comprenant au moins un wagon-citerne transportant des marchandises visées au 2.6.1.1.

Cette instruction précise les précautions de manoeuvres liés à l'apposition de l'étiquette n° 13 au sens du 5.3.4.2 du RID ("A manoeuvrer avec précaution"), pour les cas visés au 2.6.1.1 et 2.6.1.2. Elle a pour but de diminuer le risque accidentel de perte de confinement lors de manoeuvres des wagons-citernes concernés du fait de tamponnements ou accostages brutaux.

Elle garantit en permanence le respect des consignes opérationnelles suivantes :

- la coupe de wagons est arrêtée à la bosse ; l'opérateur de débranchement s'assure de la précision de l'arrêt en bosse à l'aide de dispositifs techniques appropriés (visualisation en bosse et télécommande de pousse) ;
- avant redémarrage de la pousse d'une coupe de wagons en vue de son triage, l'opérateur de débranchement s'assure :
  - de la cohérence de l'affichage de la mesure d'occupation de la voie (MOV) calculée sur la voie de classement, qui est au moins équivalente à la longueur de la coupe et dans tous les cas supérieure ou égale à 50 m ; en cas d'incohérence, la coupe est débranchée sur une voie d'écart ;
  - du dégagement de la zone des freins de voie ; si nécessaire, un ou plusieurs appuis de voie sont réalisés pour garantir ce dégagement ;
- la masse maximale des coupes est définie par le gestionnaire de l'infrastructure visée au 2.6.1.2. en fonction des paramètres opérationnels de l'installation de tri à la bosse, de façon à ce qu'elle permette en toute circonstance le fonctionnement optimal des dispositifs de freinage automatique de l'installation de tri ;
- les dispositifs de freinage automatique ainsi que les aiguillages font l'objet d'une maintenance régulière de façon à rester opérationnels en permanence. En cas de leur dysfonctionnement, les voies concernés sont neutralisées jusqu'à réparation ces matériels et il n'est pas effectué de triage sur ces voies.

Ces consignes s'appliquent également à la coupe de wagons suivant immédiatement une coupe de wagons transportant une marchandise visée au 2.6.1.1 ci-dessus.

#### 2.6.1.4 Connaissance des wagons présents sur l'infrastructure et traçabilité des opérations de triage

Le responsable des débranchements a accès à tout moment aux informations concernant le nombre et la localisation des wagons transportant des marchandises visées au 2.1.6.1 présents sur les différents chantiers de l'infrastructure visée au 2.6.1.2 par interrogation du système de suivi des voies.

L'entreprise ferroviaire qui utilise l'installation de tri automatique à la bosse met à disposition du gestionnaire d'infrastructure les données concernant les opérations de triage visant les marchandises dangereuses visées au 2.6.1.1. Les données ainsi tracées (date, nombre de wagons triés par numéro ONU), sont archivées et sont également tenues à disposition de l'EPSF ou des agents chargés du contrôle des transports terrestres, à leur demande.

#### 2.6.1.5 Incidents ou accidents

Les incidents ou accidents survenus pendant les opérations de débranchements visés par cette instruction font l'objet de rapports particuliers détaillés comprenant

- une analyse des modalités de mise en oeuvre de l'instruction particulière visée au 2.6.1.3,
- une analyse des causes probables de défaillance ainsi que
- la description de mesures correctives destinées à remédier à ces causes mises en oeuvre sur l'infrastructure.

Ces rapports sont joints au bilan annuel prévu au 2.3.3.7 ci dessus.

#### 2.6.1.6 Bilan de l'application de l'instruction particulière

Lors des trois premières années d'application de l'instruction visée au 2.6.1.3, l'entreprise ferroviaire qui utilise l'installation de tri automatique à la bosse transmet au gestionnaire de l'infrastructure un bilan, que ce dernier adresse, au plus tard le 31 mars de l'année suivante, à la DGPR / Mission "TMD". Ce bilan comprend, pour chaque infrastructure :

- la mention du nombre de fois où l'instruction a été mise en oeuvre,
- le détail des difficultés rencontrées dans la mise en oeuvre de l'instruction ainsi que
- le cas échéant les actions correctrices mise en oeuvre au niveau local, se traduisant notamment par des modifications des consignes ou procédures de l'instruction locale ;
- le cas échéant des propositions de modification des dispositions du 2.6.1.3.»

### **Article 5**

Le directeur général de la prévention des risques est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 7 décembre 2017

Pour le ministre d'État et par délégation :  
L'adjoint au directeur général de la prévention des risques,  
**H. VANLAER**