

## DIRECTIVE 96/49/CE DU CONSEIL

du 23 juillet 1996

relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission<sup>(1)</sup>,vu l'avis du Comité économique et social<sup>(2)</sup>,statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité<sup>(3)</sup>,

- (1) considérant que, au cours des dernières années, le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer a considérablement augmenté, ce qui accroît les risques en cas d'accident; que des mesures doivent dès lors être prises pour que ce genre de transport s'effectue dans les meilleures conditions de sécurité possible;
- (2) considérant que tous les États membres sont parties contractantes à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (Cotif), qui définit, en son appendice B, les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (CIM), dont l'annexe I constitue le règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID), et que le champ d'application géographique de la convention s'étend au-delà de la Communauté;
- (3) considérant que cette convention ne couvre pas le transport national de marchandises dangereuses par chemin de fer; qu'il est dès lors important d'assurer l'application uniforme de règles de sécurité harmonisées dans l'ensemble de la Communauté; que le moyen le plus approprié pour y parvenir est d'aligner sur le RID les législations des États membres;
- (4) considérant que, dans le respect du principe de subsidiarité, ce rapprochement des législations doit être réalisé pour assurer aux transports nationaux et internationaux un niveau élevé de sécurité, pour garantir l'élimination des distorsions de concurrence,

en facilitant la libre circulation des marchandises et des services dans l'ensemble de la Communauté, et pour assurer la cohérence avec les autres dispositions communautaires;

- (5) considérant que les dispositions de la présente directive ne portent pas préjudice à l'engagement pris par la Communauté et ses États membres, au titre des objectifs fixés au chapitre 19 du plan d'action 21 de la conférence de la CNUED (Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement) de Rio de Janeiro en juin 1992, de s'efforcer d'harmoniser à l'avenir les systèmes de classification des substances dangereuses;
- (6) considérant qu'il n'existe pas encore de législation communautaire spécifique régissant les conditions de sécurité dans lesquelles doivent être transportés les agents biologiques et les micro-organismes génétiquement modifiés, qui sont couverts par les directives 90/219/CEE<sup>(4)</sup>, 90/220/CEE<sup>(5)</sup> et 90/679/CEE<sup>(6)</sup>;
- (7) considérant que les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice de l'application d'autres dispositions communautaires en ce qui concerne la sécurité des travailleurs et la protection de l'environnement;
- (8) considérant que les États membres doivent pouvoir appliquer des règles de circulation spécifiques pour le transport, sur leur territoire, de marchandises dangereuses par chemin de fer;
- (9) considérant que les États membres doivent, pour ce qui concerne les transports intérieurs de marchandises dangereuses par chemin de fer, conserver le droit d'appliquer provisoirement des règles conformes aux recommandations des Nations unies sur le transport multimodal des marchandises dangereuses, dans la mesure où le RID n'est pas encore harmonisé avec ces règles, lesquelles doivent faciliter le transport intermodal de marchandises dangereuses;
- (10) considérant que chaque État membre doit conserver le droit de réglementer ou d'interdire, uniquement

<sup>(1)</sup> JO n° C 389 du 31. 12. 1994, p. 15 et proposition modifiée transmise le 3 octobre 1995 (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(2)</sup> JO n° C 236 du 11. 9. 1995, p. 36.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 13 juillet 1995 (JO n° C 249 du 25. 9. 1995, p. 138), position commune du Conseil du 8 décembre 1995 (JO n° C 356 du 30. 12. 1995, p. 34) et décision du Parlement européen du 16 avril 1996 (JO n° C 141 du 13. 5. 1996, p. 51).

<sup>(4)</sup> JO n° L 117 du 8. 5. 1990, p. 1. Directive modifiée par la directive 94/51/CE de la Commission (JO n° L 297 du 18. 11. 1994, p. 29).

<sup>(5)</sup> JO n° L 117 du 8. 5. 1990, p. 15. Directive modifiée par la directive 94/15/CE de la Commission (JO n° L 103 du 22. 4. 1994, p. 20).

<sup>(6)</sup> JO n° L 374 du 31. 12. 1990, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 95/30/CE de la Commission (JO n° L 155 du 6. 7. 1995, p. 41).

pour des raisons autres que la sécurité, le transport interne de certaines marchandises dangereuses par chemin de fer;

- (11) considérant qu'il convient de tenir compte des mesures de sécurité plus strictes qui sont appliquées dans le tunnel sous la Manche, en raison de ses caractéristiques spécifiques, et notamment de son parcours et de son extension, et de prévoir également la possibilité pour les États membres d'introduire des mesures du même type lorsque des situations analogues se présentent; que certains États membres doivent pouvoir appliquer des normes plus strictes en matière de matériel destiné au transport en raison de leur température ambiante;
- (12) considérant qu'il convient, pour tenir compte de l'importance des investissements nécessaires dans ce secteur, de fixer une période transitoire destinée à permettre aux États membres de maintenir temporairement certaines dispositions spécifiques nationales concernant les exigences de construction ou d'utilisation de citernes, de récipients, d'emballages ou d'un code d'action d'urgence;
- (13) considérant que la mise en œuvre des nouveaux développements technologiques et industriels ne doit pas être entravée et que des dérogations temporaires doivent être prévues à cette fin;
- (14) considérant que les dispositions du RID autorisent la conclusion d'accords y dérogeant et que les nombreux accords conclus sur une base bilatérale entre les États membres entravent la libre prestation des services de transport de marchandises dangereuses; que l'introduction des dispositions nécessaires dans l'annexe de la présente directive doit permettre d'éviter de telles dérogations; qu'il importe de prévoir une période de transition au cours de laquelle les accords existants pourront encore être appliqués entre les États membres;
- (15) considérant que les transports ferroviaires de marchandises dangereuses à destination ou en provenance d'un pays tiers sont autorisés pour autant qu'ils s'effectuent conformément aux dispositions du RID; qu'il convient toutefois de prévoir que, dans le cas de transports à partir et à destination des républiques de l'ancienne Union soviétique qui ne sont pas parties contractantes à la Cotif, les États membres ont le droit d'adopter des mesures appropriées pour ces transports et qu'ils garantissent un niveau de sécurité équivalent à celui prévu dans le RID;
- (16) considérant que la présente directive doit pouvoir être adaptée rapidement au progrès technique, notamment par l'adoption des nouvelles dispositions arrêtées dans le cadre du RID; qu'il convient, à cette fin, de créer un comité et d'instaurer une procédure d'étroite collaboration entre les États membres et la Commission au sein de ce comité,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

## CHAPITRE PREMIER

### Champ d'application

#### Article premier

1. La présente directive s'applique au transport de marchandises dangereuses effectué par chemin de fer à l'intérieur d'États membres ou entre des États membres. Les États membres peuvent toutefois exclure de son champ d'application le transport de marchandises dangereuses effectué avec des matériels de transport appartenant aux forces armées ou se trouvant sous la responsabilité de ces dernières.

2. Les dispositions de la présente directive n'affectent en rien le droit des États membres de fixer, dans le respect du droit communautaire, des exigences spécifiques en matière de sécurité pour le transport national ou international de marchandises dangereuses par chemin de fer, dans la mesure où l'annexe de la présente directive ne couvre pas ce domaine, notamment en ce qui concerne:

- la circulation des trains,
- l'ordonnement des wagons de marchandises dans les trains en trafic national,
- les règles d'exploitation relatives aux opérations annexes au transport telles que le triage ou le stationnement,
- la formation des personnels et la gestion des informations relatives aux marchandises dangereuses transportées,
- les règles spéciales relatives au transport de marchandises dangereuses dans des trains de voyageurs.

#### Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- «RID»: le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses figurant à l'annexe I de l'appendice B de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (Cotif), y compris ses modifications,
- «CIM»: les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, figurant à l'appendice B de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (Cotif), y compris ses modifications,
- «marchandises dangereuses»: les matières et objets dont le transport par chemin de fer est interdit, ou autorisé uniquement dans certaines conditions par l'annexe de la présente directive,
- «transport»: toute opération de transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, effectuée entièrement ou partiellement sur le territoire d'un État membre, y compris les activités de chargement et de déchargement ainsi que le transfert vers ou depuis un autre mode de transport et les arrêts nécessités par les

conditions de transport, couverts par l'annexe de la présente directive, sans préjudice du régime prévu par les législations des États membres en ce qui concerne la responsabilité découlant de ces opérations; cette notion ne s'applique pas aux opérations de transport effectuées entièrement dans le périmètre d'une entreprise.

#### Article 3

1. Sans préjudice de l'article 6, les marchandises dangereuses dont le transport est interdit par les dispositions de l'annexe ne peuvent pas être transportées par chemin de fer.

2. Sauf disposition contraire de la présente directive, et sans préjudice des réglementations relatives à l'accès des entreprises ferroviaires au marché, ou des réglementations applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises, le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer est autorisé pour autant que soient respectées les règles fixées dans l'annexe.

## CHAPITRE II

### Dérogations, restrictions et exemptions

#### Article 4

Un État membre peut, pour les opérations de transport intérieur effectuées par chemin de fer sur son territoire, maintenir les dispositions de sa législation nationale relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer qui sont compatibles avec les recommandations des Nations unies sur le transport des marchandises dangereuses jusqu'au moment où la révision de l'annexe de la présente directive aura rendu celle-ci conforme auxdites recommandations. Dans ce cas, il en informe la Commission.

#### Article 5

1. Sans préjudice d'autres dispositions communautaires, les États membres conservent le droit de réglementer ou d'interdire, uniquement pour des raisons autres que la sécurité pendant le transport, liées notamment à la sûreté nationale ou à la protection de l'environnement, le transport de certaines marchandises dangereuses sur leur territoire.

2. a) Pour ce qui est des transports empruntant le tunnel sous la Manche, la France et le Royaume-Uni peuvent imposer des dispositions plus strictes que celles qui sont prévues à l'annexe. Ces dispositions sont portées à la connaissance de la Commission, qui en informe les autres États membres.

b) Si un État membre estime que des dispositions plus strictes devraient s'appliquer aux transports qui empruntent, sur son territoire, des tunnels présentant des caractéristiques semblables au tunnel sous la Manche, il en informe la Commission. Celle-ci,

agissant selon la procédure prévue à l'article 9, décide si le tunnel en question présente des caractéristiques semblables. Les dispositions adoptées par un État membre sont notifiées à la Commission, qui en informe les autres États membres.

c) Les États membres où la température ambiante est régulièrement inférieure à 20 °C peuvent imposer des normes plus strictes en matière de température de fonctionnement du matériel destiné au transport national de marchandises dangereuses par chemin de fer effectué sur leur territoire, jusqu'à ce que des dispositions relatives aux températures de référence appropriées pour des zones climatiques déterminées soient incorporées dans l'annexe.

3. Lorsque, à la suite d'un accident ou d'un incident, un État membre estime que les dispositions applicables en matière de sécurité sont susceptibles d'être améliorées afin de réduire les risques liés à l'opération de transport et que l'action envisagée répond à une nécessité urgente, il notifie à la Commission, dès le stade de la planification, les mesures qu'il se propose d'adopter. La Commission décide, selon la procédure prévue à l'article 9, si la mise en œuvre de ces mesures peut être autorisée et en fixe la durée d'application.

4. Les États membres peuvent maintenir toutes les dispositions nationales applicables au 31 décembre 1996 en ce qui concerne les transports et les emballages de matières contenant des dioxines ou des furannes.

#### Article 6

1. Les États membres peuvent autoriser le transport par chemin de fer, sur leur territoire, de marchandises dangereuses classées, emballées et étiquetées conformément aux exigences internationales en matière de transport maritime ou aérien chaque fois que le parcours comporte une partie maritime ou aérienne.

Lorsqu'un parcours national ou international comporte une partie maritime, les États membres peuvent appliquer des dispositions complémentaires à celles prévues par l'annexe afin de tenir compte des règles internationales relatives au transport maritime, y compris les règles internationales relatives au transport par ferry.

2. Les dispositions de l'annexe relatives à la présentation des documents de transport et à l'emploi des langues, dans le marquage ou dans les documents de transport nécessaires, ne s'appliquent pas aux opérations de transport limitées au territoire d'un seul État membre. Les États membres sont libres d'autoriser l'emploi de documents et de langues autres que ceux visés à l'annexe pour les opérations de transport limitées à leur territoire.

3. Un État membre peut autoriser l'utilisation, sur son seul territoire, de wagons construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997 qui ne sont pas conformes à la présente directive, mais dont la fabrication répond aux dispositions nationales en vigueur au 31 décembre 1996, sous réserve qu'ils soient maintenus au niveau de sécurité exigé.

4. Un État membre peut maintenir ses dispositions nationales en vigueur au 31 décembre 1996 en ce qui concerne la construction, l'utilisation et les conditions de circulation de nouvelles citernes et de nouveaux récipients, correspondant à la classe 2 de l'annexe, qui s'écartent des dispositions de l'annexe, jusqu'à ce que des références à des normes de construction et d'utilisation des citernes et des récipients soient ajoutées à l'annexe avec la même force obligatoire que les dispositions qu'elle contient, et ce jusqu'au 31 décembre 1998 au plus tard. Les récipients et les citernes fabriqués avant le 1<sup>er</sup> janvier 1999 et maintenus aux niveaux de sécurité requis peuvent toujours être utilisés dans les conditions d'origine.

5. Un État membre peut maintenir des dispositions nationales autres que celles de l'annexe en ce qui concerne la température de référence pour le transport sur son territoire de gaz liquéfiés ou de mélanges de gaz liquéfiés jusqu'à ce que des dispositions relatives aux températures de référence appropriées pour des zones climatiques déterminées soient incorporées aux normes européennes et qu'il y soit fait référence dans l'annexe.

6. Tout État membre peut permettre l'utilisation, pour le transport sur son territoire, d'emballages fabriqués mais non certifiés conformément au RID avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997, à condition que ces emballages portent la date de leur fabrication, qu'ils soient capables de subir avec succès les essais prévus par les dispositions nationales en vigueur au 31 décembre 1996 et qu'ils soient maintenus au niveau de sécurité nécessaire (ce qui inclut, le cas échéant, des essais et des inspections), selon le régime suivant: les grands récipients métalliques pour vrac et les fûts en métal d'une capacité supérieure à 50 litres peuvent être utilisés pendant une période de quinze ans au maximum à partir de la date de leur fabrication; les autres emballages en métal et tout emballage en plastique peuvent être utilisés pendant une période de cinq ans au maximum à partir de la date de leur fabrication, mais non au-delà du 31 décembre 1998.

7. Un État membre peut, jusqu'au 31 décembre 1998, autoriser le transport, sur son territoire, de certaines marchandises dangereuses emballées avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997, à condition que celles-ci soient classées, emballées et étiquetées conformément aux exigences fixées par les dispositions nationales en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997.

8. Pour les opérations nationales de transport par chemin de fer effectuées sur son territoire, tout État membre peut maintenir les dispositions de sa législation nationale en vigueur au 31 décembre 1996 en ce qui concerne l'affichage d'un code d'action d'urgence au lieu du numéro d'identification de danger prévu à l'annexe.

9. Tout État membre peut, après consultation de la Commission, maintenir des dispositions moins strictes que celles de l'annexe, pour le transport par chemin de fer, sur son territoire, de petites quantités de certaines marchandises dangereuses, à l'exception des matières moyennement et hautement radioactives.

10. Un État membre peut autoriser sur son territoire des transports *ad hoc* de marchandises dangereuses, ou des transports interdits par les dispositions de l'annexe, ou des transports effectués dans des conditions différentes de celles prévues à l'annexe.

11. Dans le respect du droit communautaire, la présente directive n'affecte pas le droit des États membres d'autoriser, après consultation de la Commission, sur des trajets dûment désignés de leur territoire, des transports réguliers de marchandises dangereuses faisant partie d'un processus industriel défini qui sont soit interdits par les dispositions de l'annexe, soit effectués dans des conditions différentes de celles prévues à l'annexe lorsque ces opérations revêtent un caractère local et sont strictement contrôlées dans des conditions clairement définies.

12. Les États membres peuvent accorder des dérogations temporaires aux dispositions de l'annexe pour l'exécution, sur leur territoire, des essais nécessaires en vue d'amender ces dispositions afin de les adapter aux progrès technologiques et industriels, sous réserve que la sécurité ne soit pas compromise. La Commission en est informée et en informe à son tour les autres États membres.

Les dérogations temporaires, convenues entre les autorités compétentes des États membres sur la base de l'annexe, doivent prendre la forme d'un accord multilatéral proposé aux autorités compétentes de tous les États membres par l'autorité qui prend l'initiative de l'accord. La Commission en est informée.

Les dérogations visées aux premier et deuxième alinéas sont accordées sans discrimination pour des raisons de nationalité ou de lieu d'établissement de l'expéditeur, de l'opérateur ou du destinataire; elles sont valables pour une durée maximale de cinq ans et ne sont pas renouvelables.

13. Un État membre peut, au plus tard jusqu'au 31 décembre 1998, appliquer les accords conclus avec d'autres États membres, sans discrimination pour des raisons de nationalité ou de lieu d'établissement de l'expéditeur, de l'opérateur ou du destinataire. Toutes les dérogations accordées à l'avenir doivent être conformes au paragraphe 12.

14. Dans le respect du droit communautaire, la présente directive n'affecte pas le droit des États membres d'autoriser, après consultation de la Commission, pour des transports locaux sur des courtes distances se limitant à l'intérieur des zones portuaires, aéroportuaires ou sur des sites industriels, des opérations de transport de marchandises dangereuses dans des conditions moins strictes que celles énoncées à l'annexe.

#### Article 7

1. Sous réserve des dispositions nationales ou communautaires relatives à l'accès au marché, le transport ferroviaire de marchandises dangereuses entre le territoire de

la Communauté et celui de pays tiers est autorisé dans la mesure où il est conforme aux dispositions du RID.

2. La présente directive n'affecte pas le droit des États membres d'arrêter, pour leur territoire, après information de la Commission, des réglementations concernant les transports ferroviaires de marchandises dangereuses effectués à partir et à destination des républiques de l'ancienne Union soviétique qui ne sont pas parties contractantes de la Cotif. Ces réglementations ne sont applicables qu'aux transports ferroviaires de marchandises dangereuses (en colis, en vrac ou dans des citernes) par des wagons de chemin de fer autorisés dans un État qui n'est pas partie contractante de la Cotif. Par des mesures et des obligations appropriées, les États membres concernés garantissent le maintien d'un niveau de sécurité équivalent à celui prévu par la réglementation du RID. Pour certains États membres, les dispositions visées au présent paragraphe ne s'appliqueront qu'aux wagons-citernes.

### CHAPITRE III

#### Dispositions finales

##### Article 8

Les modifications qui sont nécessaires pour adapter l'annexe au progrès scientifique et technique dans les domaines couverts par la présente directive et qui visent à l'aligner sur les nouvelles dispositions du RID sont adoptées selon la procédure prévue à l'article 9.

##### Article 9

1. La Commission est assistée par le comité pour le transport de marchandises dangereuses, institué par l'article 9 de la directive 94/55/CE<sup>(1)</sup>, ci-après dénommé «comité», composé des représentants des États membres et présidé par un représentant de la Commission.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des

États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

3. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

##### Article 10

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de la publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

##### Article 11

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

##### Article 12

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 1996.

Par le Conseil

Le président

I. YATES

<sup>(1)</sup> JO n° L 319 du 12. 12. 1994, p. 7.

## ANNEXE

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), tel qu'applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1995, étant entendu que les termes «partie contractante» et «les États ou les chemins de fer» sont remplacés par les termes «État membre»

NB: Les différentes versions dans les langues officielles de la Communauté seront publiées dès qu'un texte codifié sera prêt dans ces langues.

\*

\*            \*

Aux fins de la présente annexe, on entend par «lettre de voiture» une lettre de voiture CIM pour le transport international, celle-ci ne faisant cependant pas obstacle au droit des États membres d'utiliser tout autre document équivalent pour les opérations de transport non couvertes par la CIM. Par ailleurs, l'utilisation du terme «ADR» au marginal 15 figurant dans la présente annexe ne fait pas obstacle au droit des États membres d'autoriser en trafic national le transport en ferroutage de véhicules routiers conformes aux dispositions nationales prises en application de la directive 94/55/CE.

---