

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

INF.5c)

7.11.2005

Français et allemand seulement

**RID : 42^{ème} session de la Commission d'experts pour le transport de
marchandises dangereuses (Madrid, 21-25 novembre 2005)**

Informations du secrétariat de l'OTIF sur le document OCTI/RID/CE/42/5i) la Belgique

Les mesures transitoires de la sous-section 1.6.3.1 (avant la restructuration du RID/ADR elles étaient contenues au marginal 1.8.4 de l'Appendice XI) figuraient déjà à l'ordre du jour de la 33^{ème} et 34^{ème} session de la Commission d'experts du RID.

Le Secrétariat publie ci-après encore une fois les documents d'alors ainsi que des extraits pertinents des rapports.

**Extrait du rapport de la 33^{ème} session de la Commission d'experts du RID (Genève,
20 septembre 1996)**

21. En ce qui concerne l'actuel marginal 1.8.4 de l'Appendice XI du RID, l'Espagne propose, en raison des différentes possibilités d'interprétation existantes selon elle, d'introduire l'explication suivante dans le présent rapport, proposition acceptée par la majorité des experts :

« Pour l'application du marg. 1.8.4 de l'Appendice XI du RID, l'on doit, lors du calcul de l'épaisseur des parois, de tenir compte des caractéristiques techniques des soudures et des matériaux du wagon-citerne, et ce dans la mesure requise par les prescriptions de l'Appendice XI. »

Document OCTI/RID/CE/34(8a) (Espagne)

Tenant compte du paragraphe 21 du rapport de la 33e séance extraordinaire de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (RID) ^{*)}, nous prions la Commission d'experts du RID de bien vouloir se prononcer, conformément à la procédure réglementaire, sur les questions suivantes :

^{*)} « Pour l'application du marginal 1.8.4 de l'Appendice XI du RID, l'on doit, lors du calcul de l'épaisseur des parois, tenir compte des caractéristiques techniques des soudures et des matériaux du wagon-citerne, et ce dans la mesure requise par les prescriptions de l'Appendice XI. »

Pour l'application du marginal 1.8.4 de l'Appendice XI en ce qui concerne l'épaisseur de paroi, dans le cas des wagons-citernes autres que ceux destinés au transport des matières de la classe 2 et ayant une vie moyenne de 30 ans, construits avant la date d'entrée en vigueur de l'Appendice XI du RID du 1er octobre 1978, sans qu'il existe un dossier de fabrication, ni de document sur les méthodes employées dans la soudure et sur les matériaux de base et d'apport employés :

1. est-il suffisant de constater que les épaisseurs des matériaux avec lesquels ils sont construits sont égales ou supérieures à 6 mm, sans avoir à déterminer leurs valeurs de résistance à la rupture par traction et d'allongement de rupture, et sans vérifier que la qualité des soudures est conforme à l'Appendice XI ?

ou

2. est-il nécessaire de déterminer, par des procédés adéquats, préalablement à la réalisation du calcul des épaisseurs, les caractéristiques des matériaux utilisés, ainsi que de tenir compte de la bonne exécution des soudures conformément à l'Appendice XI du RID ?

Document OCTI/RID/CE/34(8b) (OCTI)

Les questions soulevées par l'Espagne dans le document OCTI/RID/CE/34/8a) ont tout d'abord été adressées à l'Office central pour prise de position.

Notre prise de position fut la suivante :

« Mesures transitoires pour les wagons-citernes visés par le marg. 1.8.4 de l'Appendice XI du RID

Les textes des marg. 1.8.1 à 1.8.4 de l'Appendice XI du RID, qui sont entrés en vigueur le 1er octobre 1978, ont été adoptés lors de la 19e session de la Commission d'experts du RID (Berne, 18-21 avril 1977), sur la base d'une proposition de la Suisse. La 2e phrase (2e alinéa) du marg. 1.8.4 était cependant une proposition soumise en séance.

Nous avons consulté le seul expert encore en fonction qui a assisté à cette 19e session. Il s'agit de Monsieur Visser des Chemins de fer néerlandais (NS). Lors de la discussion sur cette proposition de séance, il n'a jamais été question d'une vérification de la qualité de l'acier et des joints de soudure, paramètres qui ne figurent pas non plus dans le texte des mesures transitoires. En conséquence, l'explication aux fins d'interprétation du marg. 1.8.4 et adoptée lors de la 33e session « extraordinaire » de la Commission d'experts du 20 septembre 1996 à Genève (v. par. 21 du rapport final), s'avère en l'occurrence contradictoire. C'est le risque auquel on s'expose lorsque l'on prend des décisions sur des documents informels de dernière minute, comme ce fut le cas à Genève, d'autant plus qu'il s'agit de textes qui sont en vigueur depuis bientôt 20 ans. La plupart des experts actuels ne sont pas en possession des documents de base et des rapports de l'époque.^{*)}

Etant donné qu'une Commission d'experts du RID sera convoquée cette année encore (envisagée pour la semaine du 24 au 28 novembre 1997), nous vous proposons d'inscrire cette question à l'ordre du jour de cette session. Nous serons en mesure de mettre à disposition la documentation y relative (proposition de la Suisse et extrait du rapport de la

^{*)} Remarque de l'Office central : Comme nous nous trouvions à Genève, nous n'étions pas non plus en mesure de consulter nos archives.

19e session - v. annexes). Bien que la disposition concernée (marg. 1.8.4) soit une disposition commune au RID et à l'ADR (marg. 211 183 ADR), l'on peut renoncer à soumettre cette question à la Réunion commune RID/ADR, car il est fort peu probable que des véhicules-citernes construits avant le 1er octobre 1978 soient encore en circulation.

Pour revenir aux deux questions que vous avez soulevées, Monsieur Visser estime que l'on peut répondre par oui à votre première question et par non à la seconde, sur la base des délibérations de la 19e session de la Commission d'experts du RID. »

Nous nous devons de compléter que, selon Monsieur Visser, les examens ultérieurs proposés par l'Espagne peuvent en tout temps être effectués, lorsque lors d'une épreuve périodique, l'on constate que les joints de soudure et la qualité de l'acier ne sont plus conformes.

Extrait du rapport de la XIX^eème session de la Commission d'experts du RID

4^e séance, mardi 19 avril 1977, après-midi.

Présidence de M. Kirschsieper.

La séance est ouverte à 15 heures.

Appendice XI (suite)

1.8

Pour les dispositions concernant les mesures transitoires, la Commission dispose de propositions présentées par la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

MM. Freudenthal, Trachsler et Savi exposent la philosophie de leurs propositions respectives, qui toutes tiennent compte des travaux du petit groupe qui s'était réuni à Genève à l'occasion d'une Réunion commune.

M. Wegner communique qu'il a reçu un télégramme de la Fédération des transports de Tchécoslovaquie, laquelle ne peut pas accepter la proposition du petit groupe et désire que l'on fixe pour les deux groupes de wagons-citernes une période transitoire uniforme de 20 ans, éventuellement de 16 ans. Pour sa part, M. Wegner aimerait prévoir un délai de 16 ans pour tous les wagons-citernes, mais le cas échéant, de 12 ans seulement pour les wagons-citernes qui ne transportent pas de gaz de la classe 2.

M. Visser estime que le délai de 8 ans prévu dans la proposition de la République fédérale d'Allemagne pour tous les wagons-citernes est trop court, car il faut au moins 16 ans pour transformer certains wagons-citernes. Il préfère la proposition de la Suisse, éventuellement celle de l'Italie, qui est cependant un peu longue.

M. Blin s'exprime dans le même sens. Pour les wagons-citernes destinés au transport des gaz, il faut en tout cas une période transitoire de 16 ans qui correspond au délai d'amortissement de ces wagons, qui sont les plus complexes et les plus onéreux.

M. Bohne indique que le Comité directeur de l'UIP a examiné les trois propositions et appuie la proposition de la Suisse. Il pourrait aussi accepter la proposition de M. Wegner et de la Tchécoslovaquie.

M. Uhlik a une préférence pour la proposition de la Suisse. Il faut tenir compte des conséquences économiques et des aspects techniques liés à la transformation des wagons-citernes. La durée de vie d'un wagon-citerne (1.8.4) pourrait être fixée à 30 ans, mais il serait d'accord de supprimer cette disposition.

M. Tóth se rallie à M. Wegner et à la Tchécoslovaquie. Pour des motifs d'ordre économiques, il préférerait une période transitoire de 20 ans, mais pourrait accepter 16 ans. Il aimerait que la durée de vie prévue sous 1.8.4 soit portée à 30 ans.

- 3 -

M. Kristensen appuie la proposition de la Suisse, sans la disposition relative à la durée de vie des wagons-citernes.

M. Mabbitt se prononce en principe en faveur de la proposition de la République fédérale d'Allemagne.

M. le Président constate qu'une majorité des délégations semble être en faveur de la proposition suisse (doc. OCTI/RID-XIX/13 - voir annexe 5 au procès-verbal de la présente session), avec certaines modifications. Il demande à la Commission si elle est d'accord de poursuivre la discussion sur la base de la proposition suisse.

Au votre, 10 délégations se prononcent par l'affirmative.

M. Szaliński déclare qu'il se rallie à la position des délégations de la République démocratique allemande, de la Tchécoslovaquie et de la Hongrie pour un délai de 16 ans applicable aux wagons-citernes des deux groupes.

M. le Président met ensuite au vote la disposition concernant la durée de vie des wagons-citernes (1.8.4).

5 délégations se prononcent pour la suppression d'une telle disposition, alors que 9 délégations en désirent le maintien.

1.8.1

M. le Président consulte la Commission sur les délais de 8 ans et de 16 ans prévus sous 1.8.1.

M. Staaf propose que l'on ajoute, dans la première phrase du 1.8.1, que les wagons-citernes pourront être utilisés pendant une période de 8 ans "pour le transport des matières pour lesquelles ils ont été agréés suivant les dispositions actuelles du RID".

12 délégations acceptent le délai de 8 ans pour les wagons-citernes ordinaires; 15 délégations acceptent le délai de 16 ans pour les wagons-citernes à pression.

Le texte du 1.8.1 de la proposition suisse est adopté sans modification.

1.8.2

M. Bohne fait remarquer que le membre de phrase "à l'exclusion des réservoirs destinés au transport de matières de la classe 2" peut prêter à confusion. Il faudrait préciser qu'il s'agit des gaz fortement réfrigérés et non des matières de la classe 2 en général.

Sur proposition de M. Freudenthal, on dira: "... destinés au transport des gaz des 7^o et 8^o de la classe 2".

Donnant suite à une remarque de M. Staaf, la Commission décide d'ajouter les alliages d'aluminium sous 1.8.2.

En ce qui concerne la pression de calcul pour les réservoirs en aluminium ou en alliages d'aluminium, M. Freudenthal ne voit pas d'objection à adopter 2 kg/cm².

Au vote, 8 délégations acceptent la pression de calcul de 2 kg/cm²; 5 délégations se prononcent en faveur d'une pression de 1,5 kg/cm².

1.8.3

Le texte du 1.8.3 est adopté en ajoutant à la fin "et en alliages d'aluminium".

1.8.4

Après un échange de vues entre MM. Visser, Savi, Krell, Uhlik, Gömmel, Kohl, Ott, Marrec et Pélaprat sur la portée de la disposition concernant la durée de vie des wagons-citernes, la Commission adopte, par 10 voix, une proposition de M. Krell visant à compléter le 1.8.4 par la disposition suivante:

"Cette période transitoire ne s'applique ni aux wagons-citernes destinés au transport de matières de la classe 2, ni aux wagons-citernes dont l'épaisseur de paroi et les équipements satisfont aux prescriptions du présent Appendice".

M. Wegner déclare, également au nom de la Tchécoslovaquie, qu'indépendamment du résultat de ce vote, il maintient sa position.

MM. Tóth et Sczaliński s'associent à cette déclaration.

La séance est levée à 18 heures.

- 5 -

XIX^e session, annexe 5

Annexe 5 Proposition de la Suisse concernant les mesures transitoires
du projet de prescriptions relatives à l'utilisation
des wagons-citernes, à leur construction et aux épreuves qu'ils doivent subir

(Doc. OCTI/RID-XIX/13)

1.8 Mesures transitoires.

1.8.1 Les wagons-citernes construits avant l'entrée en vigueur des présentes prescriptions et qui ne sont pas conformes à celles-ci, mais qui ont été construits selon les dispositions du RID, pourront être utilisés pendant une période de 8 ans, à partir de l'entrée en vigueur des présentes prescriptions. Les wagons-citernes destinés au transport de gaz de la classe 2 pourront toutefois être utilisés pendant 16 ans, à partir de la même date, si les épreuves périodiques sont observées.

1.8.2 A l'expiration de ce délai, leur maintien en service est admis si les équipements du réservoir satisfont aux présentes prescriptions. L'épaisseur de la paroi des réservoirs, à l'exclusion des réservoirs destinés au transport de matières de la classe 2, doit correspondre au moins à une pression de calcul de 4 kg/cm^2 (pression manométrique) pour l'acier doux ou de 2 kg/cm^2 (pression manométrique) pour l'aluminium.

1.8.3 Les épreuves périodiques pour les wagons-citernes maintenus en service conformément aux dispositions transitoires doivent être exécutées selon les dispositions du 1.5 et les dispositions particulières correspondantes des différentes classes. Si les dispositions antérieures ne prescrivaient pas une pression d'épreuve plus élevée, une pression d'épreuve de 2 kg/cm^2 (pression manométrique) est suffisante pour les réservoirs en aluminium.

1.8.4 Les wagons-citernes qui satisfont aux présentes dispositions transitoires pourront être utilisés pendant une période de 20 ans, à partir de l'entrée en vigueur des présentes prescriptions, pour le transport des marchandises dangereuses pour lequel ils ont été agréés.

Document OCTI/RID/CE/34(8c) (UIP)

La question de l'interprétation des prescriptions du marg. 1.8.4 de l'Appendice XI fait l'objet de discussion en Espagne. C'est la raison pour laquelle elle figure à nouveau à l'ordre du jour de la Commission d'experts.

La position de l'UIP est la suivante :

Les wagons-citernes représentent un bien économique durable avec des périodes d'amortissements fiscaux. De ce fait, des investissements dans ce domaine supposent un cadre économique sûr à long terme et une garantie de durée d'utilisation même après des changements dans la réglementation.

Sous ces aspects, des mesures transitoires à long terme ont été arrêtées avec la mise en vigueur du « nouvel » Appendice XI en 1978. En plus, il a été stipulé que les wagons construits avant l'entrée en vigueur de ces prescriptions, dont les équipements et l'épaisseur de paroi satisfont aux prescriptions actuelles, pourront continuer à être utilisés.

L'équipement et notamment l'épaisseur de paroi ont été choisis délibérément comme critère. Il n'y a pas eu d'exigences spécifiques supplémentaires.

Les titulaires des wagons-citernes de tous les pays se sont fiés à ces mesures transitoires et ont planifié les investissements en conséquence.

L'UIP demande donc de ne pas introduire postérieurement des critères supplémentaires (par exemple : inspection des matériaux, des soudures, etc.). La décision pour la maintenance en fonction devrait être prise par les experts à l'occasion des inspections périodiques selon le marg. 1.5 et suivants.

Extrait du rapport final de la 34^{ème} session de la Commission d'experts du RID Berne, 24 au 28 novembre 1997)

Documents [OCTI/RID/CE/34/8a\) \(Espagne\)](#)
[OCTI/RID/CE/34/8b\) \(OCTI\)](#)
[OCTI/RID/CE/34/8c\) \(UIP\)](#)

89. La problématique des mesures transitoires du marg. 1.8.4 de l'Appendice XI a déjà fait l'objet de délibération lors de la 33e session "extraordinaire" de la Commission d'experts du RID (Genève, 20.09.1996). Lors de cette dernière session, la majorité des délégués avaient été d'avis que le marg. 1.8.4 devrait être interprété ainsi : « l'on doit, lors du calcul de l'épaisseur de paroi, tenir compte des caractéristiques techniques des cordons de soudures et des matériaux des wagons-citernes, et ce dans la mesure requise par les prescriptions de l'Appendice XI » (voir par. 21 du rapport final de cette session). Dans son document [8a]) l'Espagne pose deux questions en ce qui concerne le contrôle des wagons-citernes visés par les mesures transitoires du marg. 1.8.4.
90. Le représentant de l'UIP a considéré qu'une discussion n'est pas nécessaire. Les wagons concernés sont en circulation depuis 1978 et ont été soumis entre temps au moins à 4 inspections visuelles. Lors de la construction de ces wagons-citernes l'on était également en mesure d'examiner la réalisation en bonne et due forme des cordons de soudure.
91. Un petit groupe de travail a élaboré une proposition de texte pour un nouveau marg. 1.5.5 : « En outre, lorsque l'on constate lors d'une inspection visuelle périodique, que la sécurité du réservoir ou de ses équipements pourrait être compromise eu égard à

l'existence d'un défaut, ou dans le cas des wagons-citernes construits avant l'entrée en vigueur du RID du 1er octobre 1978, s'il y a des doutes sur la qualité des cordons soudures et sur les propriétés du matériau, un contrôle exceptionnel doit être effectué. »

92. Le représentant de l'Espagne a prié la Commission d'experts d'approuver
1. qu'à partir du 1er octobre 1998 ne devront encore être contrôlés que l'épaisseur de paroi et les équipements et
 2. que le nouveau marg. 1.5.5, tel que formulé ci-dessus, soit repris dans le RID.
93. Le représentant des Pays-Bas n'a pas jugé utile de voter étant donné que la proposition formulée n'est pas en harmonie avec le RID. La détermination de l'épaisseur de paroi ne sert qu'à constater si le wagon peut encore être utilisé, sinon toutes les prescriptions d'épreuves de la section 1.5 sont applicables. L'art et la manière d'examiner l'état intérieur et extérieur incombe et est de la responsabilité de l'organisme reconnu. Si des défauts sont constatés, le wagon-citerne n'est plus conforme au RID et il y a lieu d'exécuter une réparation et non un contrôle exceptionnel.
94. Sur proposition du représentant de la Suisse, le Président a procédé tout d'abord à un vote afin de déterminer si la proposition de texte du représentant de l'Espagne doit en tout état de cause faire l'objet d'une décision. 6 délégations ont été en faveur et 4 se sont opposées à un tel vote; 3 délégations se sont abstenues.
La proposition de l'Espagne a finalement été rejetée par 3 voix pour, 7 contre et 3 abstentions.
95. Le représentant de l'Autriche a proposé de remanier les mesures transitoires de la section 1.8 et de les formuler de telle manière qu'il soit évident à quelles prescriptions du RID actuel il ne doit pas être satisfait.
96. Le Président l'a prié de bien vouloir soumettre une proposition pertinente. Il a renvoyé au document OCTI/RID/CE/34/8d) de la France qui est très utile pour garder une vue d'ensemble sur les mesures transitoires.
-