



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

OTIF/RID/CE/GTP/2017-A

11 janvier 2018

Original : allemand

**AUX GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF
ET AUX ORGANISATIONS RÉGIONALES AYANT ADHÉRÉ À LA COTIF**

**Rapport final de la 8^e session du groupe de travail permanent
de la Commission d'experts du RID**

(Utrecht, 20-24 novembre 2017)

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes	Page
Point 1 : Adoption de l'ordre du jour	1	3
Point 2 : Présence	2 – 3	3
Point 3 : Harmonisation avec la 20 ^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses	4 – 18	3
Point 4 : Interprétation du RID	19 – 20	5
Point 5 : Propositions de modifications au RID	21 – 52	5
A. Questions en suspens	21 – 42	5
B. Nouvelles propositions	43 – 52	8
Point 6 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS	53 – 57	10
Point 7 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	58 – 59	11
Point 8 : Divers	60 – 97	11

Annexe I : Textes adoptés par la 8^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

Annexe II : Liste des participants

Point 1 : Adoption de l'ordre du jour

Document : RID-17008-CE-GTP8 (Secrétariat)

Document informel : INF.1 (Secrétariat)
INF.4 (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire joint à l'invitation RID-17008-CE-GTP8 du 5 septembre 2017 est adopté avec la liste des documents publiée par le Secrétariat comme document informel INF.1 et l'emploi du temps proposé comme document informel INF.4.

Point 2 : Présence

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 8^e session du groupe de travail permanent (voir également l'annexe II) :

Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

La Russie participe en sa qualité d'État membre de l'OTIF n'appliquant pas le RID.

La Commission européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) sont également représentées.

Les organisations internationales non gouvernementales suivantes sont présentes : Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Union internationale des chemins de fer (UIC), International Union of Wagon Keepers (UIP) et Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).

3. Au cours de la 6^e session du groupe de travail permanent, madame Caroline Bailleux (Belgique) et monsieur Colin Bonnet (Suisse) ont respectivement été élus présidente et vice-président pour une durée indéterminée.

Point 3 : Harmonisation avec la 20^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2016 et 2017 et par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2016

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 (Secrétariat)

4. Pour commencer, le Groupe de travail permanent adopte le document 2017/15 préparé par le Secrétariat avec les textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2016 et 2017 et par lui-même en novembre 2016. Après examen, il en corrige diverses erreurs (voir annexe I). La Réunion commune n'ayant pas conclu ses discussions sur plusieurs points, les modifications suivantes restent pour l'heure entre crochets : nota dans la disposition spéciale 301, 5.2.2.2.1.1.2, norme EN ISO 17871:2015 + A1:2018 au 6.2.4.1, normes EN 1440:2016 + A1:2018 et EN 16728:2016 + A1:2018 au 6.2.4.2, 6.8.2.1.18, 6.8.2.2.10 et 6.8.5.1.2.
5. Le représentant de l'UIC est prié de communiquer les codes NHM manquants pour les nouvelles matières à enregistrer dans le tableau B d'ici la prochaine session du groupe de travail permanent.

6. Le représentant de la Russie indique que le texte d'introduction au 6.2.4.1 ne mentionne que des « normes » alors qu'il est également fait référence à trois directives de la Communauté européenne de 1984 au début du tableau qui, par ailleurs, ne sont sans doute plus applicables.
7. Le représentant de la Commission européenne confirme que ces directives ont été remplacées par la directive 2010/35/UE relative aux équipements sous pression transportables.
8. Dans la mesure où les références à ces directives apparaissent également dans l'ADR, le représentant de la Russie est prié d'adresser sa proposition de modification éventuelle à la Réunion commune.

Documents : OTIF/RID/CE/GTP/2017/5 (Secrétariat)

Documents informels : INF.8 (Suède)
INF.10 (Secrétariat)
INF.12 (Union européenne)
INF.16 (Secrétariat)

9. Le Groupe de travail permanent reprend pour le RID les décisions du WP.15 présentées dans l'annexe I au document informel INF.16 (voir annexe I) ainsi que dans les documents informels INF.8 et INF.12 qui ont également été soumis au WP.15.
10. Le représentant de l'UIC explique que la note de bas de page au 7.5.7.1, dont l'insertion est proposée dans le document informel INF.16, devrait également faire référence à la norme EN correspondante et aux directives de chargement de l'UIC. Il déclare qu'il soumettra une proposition en ce sens à la prochaine session.
11. La modification au 7.5.7.4 présentée dans l'annexe I au document 2017/5 est adoptée avec quelques modifications rédactionnelles également apportées pour l'ADR (voir annexe I).
12. Le Groupe de travail permanent approuve la suppression de la mesure transitoire au 1.6.3.3.1 proposée dans le document informel INF.10 (voir annexe I).

Projet de rectificatif n° 2 pour l'édition 2017 du RID

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/7/Rev.1 (Secrétariat)

13. Le Groupe de travail permanent prend note du projet de rectificatif n° 2 pour l'édition 2017 du RID présenté comme document 2017/7/Rev.1 et l'approuve. Il confirme qu'il s'agit de corrections et non de modifications et charge le Secrétariat de le publier avec d'autres corrections (voir annexe I).

Travaux de soudure selon le 6.8.2.1.23

Document informel : INF.9 (UIP)

14. Dans les modifications 2019 au RID, le 6.8.2.1.23 est révisé en ce sens que l'aptitude non seulement du constructeur mais aussi des ateliers de maintenance et de réparation à réaliser des travaux de soudure doit être vérifiée et confirmée par l'autorité compétente ou par l'organisme désigné par elle. Le représentant de l'UIP propose dans le document informel INF.9 que cette aptitude puisse également être vérifiée et confirmée dans le cadre de la maintenance par l'organisme de contrôle visé au 6.8.2.4.5. Il craint qu'autrement, l'aptitude ne puisse être confirmée que par l'autorité compétente qui a octroyé l'agrément de type.

15. Le Groupe de travail permanent ne partage pas ces craintes étant donné que le nouveau libellé ne fait plus référence à l'autorité compétente qui a octroyé l'agrément de type. Renvoyer à l'organisme de contrôle visé au 6.8.2.4.5 ne serait pas non plus correct puisque celui-ci peut seulement procéder aux contrôles mentionnés aux paragraphes 6.8.2.4.1 à 6.8.2.4.4. Dans la mesure où le 6.8.2.1.23 concerne uniquement la construction de nouvelles citernes, le problème identifié par l'UIP devrait plutôt être traité en relation avec les contrôles exceptionnels devant être réalisés après des réparations.
16. Le nouveau texte du 6.8.2.1.23 ayant été adopté pour les deux modes de transport, le représentant de l'UIP est prié de soumettre une proposition tenant compte des commentaires entendus au groupe de travail informel sur le contrôle et la certification des citernes qui se réunira à Londres du 12 au 14 décembre 2017.

Références aux règlements CEE

Document informel : INF.19 (Russie)

17. Le représentant de la Russie propose dans son document informel INF.19 de modifier les renvois aux règlements CEE dans la nouvelle disposition spéciale 392 dans la mesure où l'abréviation utilisée en russe pour « CEE » est la même que pour la Commission économique eurasiennne, à laquelle appartiennent également, en plus de la Russie, l'Arménie, la Biélorussie, le Kazakhstan et le Kirghizstan.
18. Dans la mesure où « règlement CEE » est un terme établi utilisé plusieurs fois dans les règlements sur les marchandises dangereuses ainsi que dans d'autres dispositions juridiques, le représentant de la Russie est prié de présenter sa proposition au Sous-comité d'experts de l'ONU.

Point 4 : Interprétation du RID

Transport de matières infectieuses de catégorie B de numéro ONU 3373

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/4 (Secrétariat)

19. Dans son document 2017/4, le Secrétariat se demande si les prescriptions peuvent être interprétées en ce sens que les matières infectieuses de catégorie B de numéro ONU 3373 transportées avec de la neige carbonique ou de l'azote liquide réfrigéré peuvent être acheminées en colis express.
20. Le Groupe de travail permanent est d'avis qu'un tel transport en colis express est autorisé dans la mesure où le refroidissement ne sert qu'à garantir l'intégrité biologique et qu'il n'y est pas procédé à des fins de sécurité pendant le transport.

Point 5 : Propositions de modifications au RID

A. Questions en suspens

Adaptation des obligations incombant aux intervenants pour le transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/2 (UIC)

21. Dans son document 2017/2, le représentant de l'UIC a examiné les informations dont dispose le gestionnaire d'infrastructure dans le cadre d'un transport en quantité limitée. En

fonction de la taille de l'emballage utilisé, le gestionnaire d'infrastructure peut connaître le numéro ONU, la masse brute des marchandises transportées en quantités limitées ou n'avoir aucune information. Pour régler ce problème de manque d'informations, l'UIC propose deux solutions : soit l'obligation d'établir un document de transport **pour le transport en quantités limitées**, soit l'indication des numéros ONU transportés **pour autant qu'il faille indiquer ceux-ci dans le document de transport, de sorte que la présence de quantités limitées ne serait alors plus mentionnée.**

22. La majorité des délégations qui s'expriment préfèrent la première solution, c'est-à-dire l'établissement d'un document de transport, qui correspondrait aux dispositions du Code IMDG et du Règlement type de l'ONU.
23. Le document de l'UIC est cependant critiqué car il ne tient pas compte des paragraphes 50 et 51 du rapport de la 5^e session du groupe de travail permanent (document OTIF/RID/CE/GTP/2015-A). Outre les intérêts des transporteurs, les intérêts des expéditeurs et services d'intervention doivent également être pris en considération lors de l'élaboration de nouvelles prescriptions.
24. Le représentant de l'UIC est prié de soumettre sa proposition à la Réunion commune, en y expliquant pourquoi les exigences du 1.4.3.6 du RID ne suffisent pas.

Placardage des wagons et distance de protection

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/9 (Suède)

25. Dans son document 2017/9, la représentante de la Suède récapitule quelles plaques-étiquettes et marques sont prescrites pour les wagons selon si les marchandises dangereuses sont transportées en quantités limitées ou non. L'application ou la non-application des prescriptions relatives à la distance de protection du 7.5.3 en est fonction.
26. Le Groupe de travail permanent constate que le marquage dépend de la matière la plus fortement réglementée et ne correspond donc pas toujours au danger réel. Il estime cependant que la question du marquage des wagons et conteneurs devrait être traitée par la Réunion commune.
27. La plupart des délégations émettent des réserves vis-à-vis de la proposition de la Suède d'insérer au 7.5.3 un tableau indiquant s'il est nécessaire de séparer les wagons en fonction de la masse brute minimale ou du volume minimal. À défaut d'être satisfaisant, le système actuel peut au moins être appliqué facilement. Modifier les prescriptions sur la distance de protection pourrait en outre accroître le nombre de manœuvres et augmenter ainsi les risques.
28. La représentante de la Suède déclare qu'un nouveau document tenant compte des commentaires entendus sera le cas échéant soumis pour une prochaine session.

Groupe de travail informel sur les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes pour gaz liquéfiés (Florence, 11-13 juillet 2017)

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/8 (Italie)

29. Dans son document 2017/8, le représentant de l'Italie présente les conclusions du groupe de travail informel qui s'est réuni les 27 et 28 octobre 2016 à Milan et du 11 au 13 juillet 2017 à Florence. Sur l'exemple des listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides, auxquelles il est déjà fait référence dans le chapitre 1.4, le groupe de travail informel a mis au point des listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz. Il propose de

faire référence à ces listes dans le 1.4.3.3 (Obligations du remplisseur) et le 1.4.3.7 (Obligations du déchargeur) et de les publier sur le site Internet de l'OTIF.

30. Le Groupe de travail permanent adopte les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz avec quelques modifications (voir annexe I).
31. Le Groupe de travail permanent approuve également l'introduction de références à ces listes à la fin du 1.4.3.3 et du 1.4.3.7.1 (voir annexe I).
32. Enfin, le Groupe de travail permanent convient de compléter les listes actuelles pour le remplissage et la vidange de wagons-citernes destinés au transport de liquides afin de comprendre si possible toutes les obligations du remplisseur et du déchargeur, à l'instar des nouvelles listes.
33. Le CEFIC étant seulement prêt à participer à un nouveau groupe de travail à ce sujet, les Pays-Bas se proposent pour en assumer la présidence. La première réunion aura lieu du 28 février au 1^{er} mars 2018 à La Haye. Outre les Pays-Bas, les représentants de l'Allemagne, de la Belgique, de la France, de l'Italie, du CEFIC, de l'UIC et de l'UIP annoncent vouloir participer. L'accent est mis sur l'importance de la participation de représentants du secteur.

Maintien en service des wagons-citernes destinés au transport de gaz de la classe 2 selon les mesures transitoires des paragraphes 1.6.3.3.2 à 1.6.3.3.5 du RID

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/14 (Autriche)

Document informel : INF.24 (Autriche)

34. Le représentant de l'Autriche expose dans son document 2017/14 et dans sa présentation (document informel INF.24) les résultats de contrôles ponctuels réalisés en 2015 et 2016 sur des wagons-citernes pour gaz dont le maintien en service est autorisé en vertu des mesures transitoires des paragraphes 1.6.3.3.2 à 1.6.3.3.5 du RID. Plus de 10 % des wagons-citernes pour gaz contrôlés présentaient de graves défauts de leurs dispositifs de fermeture. Au vu du risque pour la sécurité que représentent ces wagons-citernes, le représentant de l'Autriche réclame que le délai soit fixé au 31 décembre 2021 pour les mesures transitoires aux 1.6.3.3.4 et 1.6.3.3.5 du RID.
35. Le Groupe de travail permanent prend note des défauts touchant la manipulation des dispositifs de fermeture, la maintenance et les consignes d'utilisation. Il constate que ces manquements au règlement ne devraient pas pouvoir se produire quand les obligations de sécurité des intervenants (en particulier du remplisseur, de l'exploitant et de l'ECE) définies au chapitre 1.4 du RID sont respectées. Cependant, il ne pense pas que raccourcir les périodes de transition soit une solution au problème.
36. Le Groupe de travail permanent estime que les contrôles des wagons-citernes pour gaz devraient être renforcés dans tous les États membres. Les autorités compétentes devraient communiquer les résultats de ces contrôles aux autorités nationales pour la sécurité ferroviaire, lesquelles seraient le cas échéant tenues de prendre des mesures en conséquence vis-à-vis des entités chargées de l'entretien (ECE), détenteurs ou remplisseurs responsables. Il est urgent que tous les acteurs **et autorités** concernés – **même par-delà les frontières nationales** – mènent un dialogue, dans la mesure où au-delà de l'atteinte considérable à la sécurité, ces défauts graves peuvent également avoir des répercussions économiques pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses.
37. Le représentant de l'Autriche attire l'attention sur le fait que les contrôles ne peuvent être réalisés sur tous les wagons. Ceux menés en Autriche sur 1 % des wagons-citernes pour

gaz ont montré qu'il ne s'agissait toutefois pas de cas isolés. Il est d'avis que les listes de vérification adoptées par le Groupe de travail permanent pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés (voir paragraphes 29 à 33) sont d'une utilité limitée pour l'élimination des défauts constatés car dans certains cas, des manipulations ont été consciemment effectuées. **Avec le temps, il faut de plus s'attendre à ce que les défauts techniques continuent d'augmenter et à ce que les connaissances du personnel diminuent. Il appuie donc les propositions soumises pendant les discussions, à savoir que la question soit renvoyée au groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » et qu'il soit procédé, au lieu de la mise hors service de tous les anciens wagons-citernes pour gaz, à un contrôle exceptionnel de ces derniers** pour déterminer si toutes les conditions prévues dans les mesures transitoires sont remplies. Ces contrôles exceptionnels auraient l'avantage par rapport aux contrôles aléatoires de pouvoir à grande échelle concerner tous les wagons.

38. Le Groupe de travail permanent rappelle que les mesures transitoires ont été élaborées en coopération avec les représentants du secteur et que leur sécurité juridique doit également être assurée car certains wagons-citernes ont été rééquipés pour leur durée de vie restante. Pour autant, les équipements des wagons-citernes devraient effectivement satisfaire aux prescriptions applicables du chapitre 6.8 s'il doit être fait recours aux mesures transitoires.
39. Le Groupe de travail permanent convient que les mesures prises à l'échelon national et par les associations internationales (voir paragraphe 36) seront présentées à sa 9^e session afin qu'il puisse décider des suites à donner.

Introduction de l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité pour les exploitants de wagons-citernes et les entités chargées de l'entretien (ECE)

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/10 (EASA)

40. Le représentant de l'EASA n'ayant pas pu participer à la session pour des raisons personnelles, le document sera examiné à la prochaine réunion.
41. Il est rappelé au représentant de l'EASA que la question de la désignation d'un conseiller à la sécurité pour les exploitants de wagons-citernes devrait d'abord être discutée par la Réunion commune (voir OTIF/RID/CE/GTP/2016-A, paragraphes 26 à 28) afin d'éviter toute inégalité de traitement entre exploitants de wagons-citernes, de citernes mobiles et de conteneurs-citernes. L'EASA a certes présenté le document informel INF.18 à la Réunion commune en septembre 2016, mais pas encore le document officiel souhaité.
42. Le représentant de l'ERA explique que ce document n'a pas reçu l'appui de son agence car il est incomplet et manque de justifications.

B. Nouvelles propositions

Numéro d'identification du danger pour les numéros ONU 3166 et 3171

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/1 (Secrétariat)

43. La proposition du Secrétariat de biffer le numéro d'identification du danger « 90 » pour les numéros ONU 3166 et 3171 afin d'éviter les contradictions avec la disposition spéciale 666 qui ne prévoit pas de panneaux orange est acceptée (voir annexe I).

Transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main et bagages enregistrés

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/3 (Secrétariat)

44. La proposition du Secrétariat de biffer dans le 1.1.3.8 le renvoi au 1.1.3.3 par suite de la suppression des lettres b) et c) de ce dernier dans l'édition 2017 du RID est acceptée (voir annexe I).

Actualisation de la fiche UIC 201 « Transport de marchandises dangereuses – gares ferroviaires de triage – Guide pour la réalisation des plans d'urgence »

Document informel : INF.5 (UIC)

45. Le représentant de l'UIC explique que la fiche UIC 201 est transformée en IRS (*International Railway Solution*) et annonce que la nouvelle IRS 20201, à laquelle il pourra être fait référence dans le chapitre 1.11, sera présentée à la prochaine session.

Évolution de la documentation technique de l'UIC

Document informel : INF.6 (UIC)

46. Le représentant de l'UIC explique que la fiche UIC 471-3 V est elle aussi transformée en IRS. À l'exception des ajustements éventuellement nécessaires sur le RID 2019, la teneur du point 5 de la fiche UIC 471-3, auquel il est fait référence au 1.4.2.2.1 du RID, reste inchangée. Il annonce que la nouvelle IRS 40471-3 sera elle aussi présentée à la prochaine session dans le but d'adapter le 1.4.2.2.1.

Application de la disposition spéciale CW 24

Document informel : INF.14 (Pologne)

47. La représentante de la Pologne présente son document informel INF.14 dans lequel il est demandé si des palettes en bois peuvent être utilisées pour le chargement de peroxydes organiques de classe 5.2 et si la disposition spéciale CW 24/CV 24 doit être précisée au sujet des peroxydes organiques. Des différences sont également constatées quant à l'assignation de la disposition spéciale CW 24 du RID et CV 24 de l'ADR aux matières de la classe 8 auxquelles est associé le risque subsidiaire de la classe 5.1 dans le tableau A.
48. Les délégations qui prennent la parole estiment que l'utilisation de palettes en bois ne pose pas de problème pour le chargement des peroxydes organiques étant donné que ces matières sont déjà emballées lorsqu'elles sont chargées sur les palettes et n'entrent donc pas en contact direct avec le bois. Elles soulignent par ailleurs que si les palettes en bois étaient interdites, le recours à des wagons ou conteneurs avec des fonds en bois devrait lui aussi être exclu. Après une brève discussion, le Groupe de travail permanent estime que cette question devrait être examinée par la Réunion commune et convient de discuter de l'ajustement éventuel du RID sur l'ADR au sujet de la disposition spéciale CW 24 lorsque la Réunion commune aura terminé ses discussions.

Qualification des procédures de soudure – Travaux de soudure selon le 6.8.2.1.23

Document informel : INF.15 (Pologne)

49. Dans son document informel INF.15, la représentante de la Pologne demande au Groupe de travail permanent lequel des niveaux de contrôle des soudures décrits dans la norme EN ISO 15614-1:2017, à laquelle il est renvoyé dans les normes EN 14025:2013 et EN 14025:2013 + A1:2016 citées en référence au 6.8.2.6.1, doit être appliqué.

50. Le Groupe de travail permanent invite la représentante de la Pologne à présenter son document au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune. Le groupe de travail sur les normes de la Réunion commune devrait examiner s'il ne serait pas pertinent de faire directement référence à la norme EN ISO 15614-1:2017 en indiquant le niveau de contrôle.

Proposition de modification de la partie 5 du RID

Document informel : INF.20 (Russie)

51. Afin d'éviter les redondances, le représentant de la Russie propose dans son document informel INF.20 de supprimer au 5.2.2.2.1.3 les dérogations applicables pour l'aspect des étiquettes de danger de modèle 9A et de mentionner plutôt ce modèle d'étiquette au 5.2.2.2.1.5 à côté des étiquettes de danger de la classe 7.
52. Le Groupe de travail permanent prie le représentant de la Russie de soumettre son document à la Réunion commune.

Point 6 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS

Non-adoption des modifications 2017 à l'annexe 2 du SMGS

Document informel : INF.13 (Secrétariat)

53. Dans son document informel INF.13, le Secrétariat informe le Groupe de travail permanent qu'il n'y a eu aucun progrès concernant la reprise des modifications 2017 dans l'annexe 2 au SMGS. Aucun consensus n'a encore pu être trouvé sur l'introduction de références à des normes EN et des directives de l'UE dans l'annexe 2 au SMGS. Par conséquent, il faut également s'attendre à des difficultés pour la reprise des modifications 2019.
54. Le représentant de la Lettonie informe le Groupe de travail permanent qu'à cause de la non-adoption des modifications 2017 pour l'annexe 2 au SMGS, des problèmes sont survenus en Lettonie et en Estonie dans le cadre de transports de moteurs. En effet, ceux-ci doivent être transportés comme marchandises dangereuses selon le RID 2017 alors qu'ils sont exemptés dans la version 2015 applicable de l'annexe 2 au SMGS et les acteurs du secteur ferroviaire ont donc dû chercher des solutions face à ces prescriptions contradictoires.
55. Le représentant de la Russie explique que son pays tout comme la Chine, la Mongolie et le Tadjikistan seraient disposés à adopter les modifications 2017 à l'annexe 2 au SMGS, mais sans les renvois aux directives de l'UE et les cinq nouvelles normes EN. Dès qu'elle disposera des traductions officielles de ces normes, la Russie les analysera en coopération avec l'Agence fédérale russe pour la réglementation technique et la métrologie (Rosstandart). Par ailleurs, le représentant de la Russie est d'avis qu'au vu du caractère transcontinental des transports et de l'appartenance des États parties au SMGS à diverses organisations régionales, l'utilisation dans le texte de l'annexe 2 au SMGS des normes ISO applicables à l'échelle mondiale serait plus pertinente.
56. Les représentants de la Lituanie et de la Pologne craignent que la réserve de la Russie contre l'utilisation de références aux normes EN concerne également toutes les futures mises à jour des normes EN déjà citées en référence dans l'annexe 2 au SMGS. L'applicabilité des chapitres 6.2 et 6.8 est également remise en question.
57. Le Secrétariat de l'OTIF rappelle que c'est à la demande du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU que les travaux d'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS ont été effectués depuis 2012 et informe le Groupe de travail permanent qu'il envisage de présenter prochainement les difficultés actuelles pour discussion au sein de cet organe.

Point 7 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

Document informel : INF.22 (ERA)

58. Le Groupe de travail permanent prend note du document informel INF.22 présenté par le représentant de l'ERA.
59. Le représentant de la Suisse critique la décision **de la Commission européenne et de l'ERA** de repousser à 2020 la production d'une STI sur les détecteurs de déraillement, qui était prévue pour 2017 et 2018 selon le rapport de la 5^e réunion du groupe de travail « Détection de déraillements » de la Commission d'experts du RID (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, annexe II, paragraphe 21). Ce n'est de bon augure **ni pour l'harmonisation recherchée des dispositions nationales (voir paragraphe 77), ni pour le transfert prévu d'autres prescriptions du RID relatives aux véhicules dans les STI (voir paragraphes 60 et 61).**
- 59 bis** Le représentant de l'ERA souligne que la planification des activités de l'Agence présentée dans le document informel INF.22 est régie par les décisions de la Commission européenne. Il a été demandé à l'Agence de donner priorité aux activités absolument nécessaires pour la mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire. Cette décision est positive dans la mesure où elle fait clairement et adéquatement cas de la nécessité d'élaborer une STI pour la prévention et la détection des déraillements, comme en a convenu le groupe de travail « Détection de déraillements » de la Commission d'experts du RID dans ses conclusions.

Point 8 : DiversConclusions du Groupe de travail RID-ATMF

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/6 (Secrétariat)

Document informel : INF.2 (Co-présidents du Groupe de travail RID-ATMF)

60. M. Arne Bale, du Royaume-Uni, présente les travaux et conclusions du groupe de travail RID-ATMF, dont il est co-président et qui s'est réuni trois fois en 2016 et une fois en 2017.
61. Le Groupe de travail permanent prend note des conclusions du groupe de travail RID-ATMF et les approuve. Il se prononce en faveur de la création d'un groupe mixte d'experts pour la coordination chargé de la mise en œuvre de la procédure décrite dans le rapport du groupe de travail RID-ATMF.

Incident du 12 octobre 2016 à Offenbourg

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/11 (Allemagne)

62. Avec son document 2017/11, le représentant de l'Allemagne informe le Groupe de travail permanent d'une fuite de gouttes constatée sur un conteneur-citerne à Offenbourg le 12 octobre 2016. Dans le cadre des contrôles qui ont suivi, il est apparu que les données inscrites dans le document de transport et le marquage du conteneur n'étaient pas corrects. Le contrôle exceptionnel alors ordonné a révélé de nombreux défauts graves du conteneur-citerne, signes d'un très mauvais état de maintenance.
63. Le représentant de la Suisse déclare que des défauts similaires ont également été constatés sur un conteneur-citerne du même exploitant lors d'un contrôle à Bâle. **Une réunion a été organisée pour discuter de ces deux cas avec les représentants de l'Allemagne et les acteurs du marché impliqués.** Les mesures à prendre ont été discutées avec **les parties concernées.** Il convient avec le représentant de l'Allemagne qu'aucune nouvelle prescription

n'est nécessaire mais qu'il faut veiller à ce que les prescriptions existantes soient appliquées.

Informations sur les wagons de marchandises dangereuses dans les gares de triage

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/12 (Pays-Bas)

Document informel : INF.17 (Belgique)
INF.25 (Pays-Bas)

64. Avec le document 2017/12, les Pays-Bas soulignent la nécessité de disposer en temps utile des informations concernant l'emplacement exact des wagons de marchandises dangereuses dans les gares de triage. Cette nécessité a été mise en lumière par l'incident survenu dans la gare de triage de Kijfhoek près de Zwijndrecht (voir également le document OTIF/RID/CE/ GTP/2012/8 et le rapport OTIF/R/D/CE/GTP/2012-A, paragraphes 96 à 100) lors duquel les informations sur les wagons de marchandises dangereuses situés à proximité d'un wagon d'éthanol en feu n'ont été disponibles que très tard.
65. La représentante de la Belgique explique dans son document informel **INF.17** que le gestionnaire d'infrastructure belge a développé un programme pour informer en temps réel dans les gares de triage de l'emplacement exact des wagons de marchandises dangereuses ainsi que de la marchandise et de la masse chargées. Les données nécessaires doivent être entrées par le transporteur.
66. Dans leur présentation (document INF.25), les Pays-Bas décrivent un projet pour le suivi automatique des wagons de marchandises dans les gares de triage, qui s'appuie sur diverses nouvelles technologies. Le recours au GPS différentiel permet une localisation exacte même sur des voies adjacentes. Au passage des trains, des caméras intelligentes placées le long des voies d'arrivées lisent les informations inscrites sur les côtés des wagons même si ceux-ci sont sales ou tagués. Des capteurs installés sur les dispositifs d'aiguillage déterminent la position des aiguilles et, en combinaison avec des compteurs d'essieux posés sur les voies d'affectation, fournissent des informations sur le nombre de wagons entrés sur une voie.
67. En réponse à une question du représentant de l'UIC, le représentant des Pays-Bas indique que le transporteur ne doit pas fournir d'autres informations que celles exigées au 1.4.3.6 b).

Accident de triage du 4 janvier 2017 à Anvers

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2017/13 (Belgique)

68. La représentante de la Belgique informe le Groupe de travail d'un accident survenu le 4 janvier 2017 à Anvers lors d'un passage sur une bosse de débranchement. Un wagon-citerne chargé d'isobutylène (UN 1055) a été fortement endommagé par suite d'un chevauchement des tampons alors même qu'il était équipé de tampons anti-chevauchement et que ceux-ci auraient bien fonctionné. Il n'y a pas eu de fuite de matière.
69. La représentante de la Belgique ne souhaite pas discuter du document pour le moment.

Mesures de réduction des risques pour les importations de chlore en Suisse – Déclaration conjointe II

Document informel : INF.3 (Suisse)

70. Le représentant de la Suisse informe le Groupe de travail permanent de l'état actuel de la mise en œuvre de la Déclaration conjointe II signée par les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), l'association des chargeurs, l'Office fédéral des transports et l'Office fédéral de

l'environnement et visant à réduire les risques liés au transport de chlore en Suisse. Il présente les différentes mesures qui pourraient également améliorer la sécurité à l'échelle internationale.

71. Le représentant de l'UIC déclare que l'UIC s'est penchée sur ces mesures nationales suisses à la demande des CFF. Bien qu'elles soient nationales et non contraignantes, ces mesures auraient des répercussions pour d'autres pays européens puisqu'au-delà des signataires de la Déclaration conjointe, elles seraient également imposées aux fournisseurs étrangers. Il est donc d'avis qu'elles devraient être notifiées au titre du chapitre 1.9.
72. Le représentant de l'ERA estime que les prescriptions du RID devraient garantir la sécurité du transport, les mesures supplémentaires devant fondamentalement être exclues. **En effet, la multiplication de mesures nationales ou accords privés pourrait avoir des répercussions sur l'ensemble de la chaîne de transport. Pour avancer sur cette question, le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID devrait d'abord clairement distinguer si le risque présenté par le transport de chlore est suffisamment limité ou non.** Si la sécurité du transport de chlore devait être remise en question, il faudrait également considérer d'autres matières très dangereuses ainsi que les répercussions d'éventuelles modifications des prescriptions sur les autres modes de transport.
73. Le représentant des Pays-Bas explique que dans son pays, l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement est prise en compte : le chlore est si possible produit à proximité de ses lieux de consommation afin d'éviter son transport. Il estime que les États membres devraient être à même de convenir de mesures nationales tant qu'elles sont non contraignantes. Il ne faut cependant pas que d'autres États soient contraints de les adopter.
74. La représentante de la Belgique confirme que les mesures nationales se répercutent dans toute l'Europe et peuvent affaiblir l'ensemble du trafic ferroviaire. D'un autre côté, l'exclusion de mesures nationales pourraient rendre nécessaire l'introduction de mesures techniques supplémentaires dans le règlement. **En Belgique, les risques présentés par les transports de chlore ne représenteraient qu'1 % du risque global en transport ferroviaire de marchandises dangereuses et leur réduction n'est donc pas une priorité.**
- 74 bis** Le représentant du CEFIC signale au Groupe de travail permanent que le gouvernement néerlandais a subventionné à hauteur de 65 millions d'euros la construction d'une installation de production de chlore sur site par une entreprise. Il souligne également que les quantités de chlore requises par les importateurs suisses sont trop faibles pour pouvoir être produites sur place dans des conditions concurrentielles et qu'ils ne peuvent donc qu'importer. Le représentant des Pays-Bas répond que la question de la production d'une matière dangereuse à un certain endroit relève de la politique économique et ne ressortit donc pas au Groupe de travail permanent.
75. Le représentant de la Suisse déclare que l'objectif du document est d'informer le Groupe de travail permanent de la manière donc la Suisse obvie localement aux risques. L'intention n'est pas de déplacer le risque dans d'autres pays. Tout acteur est en principe libre de prendre des mesures complémentaires pour la sécurité (voir paragraphes 80 à 90 sur les wagons porteurs utilisés par BASF pour le transport de très grands conteneurs-citernes). **Il constate que les autres États membres ne voient pas la nécessité de diminuer les risques présentés par le transport de chlore de manière harmonisée à l'international et qu'il est donc superflu de discuter des mesures présentés dans le document informel INF.3.**

Étude sur les dispositions nationales pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses

Document informel : INF.7 (UIC)

76. Dans sa présentation reproduite dans le document informel INF.7, le représentant de l'UIC présente son étude sur les **dispositions** nationales applicables en sus du RID. Il annonce qu'il va poursuivre ses travaux et informera le Groupe de travail permanent de ses futurs développements.
77. Le représentant de l'ERA **rappelle** au Groupe de travail permanent que **la définition des « règles nationales » dans les prescriptions du 4^e paquet ferroviaire (voir article 3, ch. 8), de la directive (UE) 2016/798 et article 2, ch. 30, de la directive (UE) 2016/797) est très claire et que les États membres de l'UE doivent notifier à la Commission européenne les règles nationales répondant à cette définition. Il signale également que le terme utilisé dans la présentation de l'UIC pourrait induire en erreur quant à la définition juridique des règles nationales. Il rappelle que la diminution du nombre de règles nationales est une priorité au sein de l'Union européenne et que seules les règles nationales qui ont été approuvées en vertu des dispositions juridiques harmonisées de l'UE peuvent être conservées.**

Extrait d'un rapport sur un accident ferroviaire survenu le 17 octobre 2017

Document informel : INF.11 (Pays-Bas)

78. Dans son document informel INF.11, le représentant des Pays-Bas informe le Groupe de travail permanent d'un incident survenu le 17 octobre 2017, lors duquel des défauts d'étanchéité ont été constatés sur deux wagons-citernes chargés de dichloro-1,2 propane (numéro ONU 1279). Ces défauts ont été causés par des particules de rouilles dans le robinet qui ont endommagé la bille du robinet et les joints en téflon. De plus, le robinet n'avait pas été correctement installé.
79. Le représentant des Pays-Bas explique que ce problème pourrait se reproduire n'importe quand. Les mesures proposées sont néanmoins déjà incluses dans les nouvelles listes de vérification pour les wagons-citernes pour gaz (voir paragraphes 29 à 33).

Très grands conteneurs-citernes

Documents informels : INF.18 (Suisse)
INF.21 (Belgique)
INF.23 (CEFIC)

80. Dans le document informel INF.18, le représentant de la Suisse fournit des informations sur les très grands conteneurs-citernes conçus par BASF et le constructeur de conteneurs-citernes belge van Hool, dont la capacité est de 73 500 litres et la charge utile atteint 66 tonnes. Leur capacité de chargement correspond ainsi à deux conteneurs-citernes traditionnels ou à un wagon-citerne **à bogies**. Le représentant de la Suisse formule plusieurs questions concernant les répercussions de cette nouvelle évolution technologique sur la sécurité du transport de marchandises dangereuses.
81. Dans le document informel INF.21, la représentante de la Belgique fait part des réponses de van Hool aux questions de la Suisse. **Il en ressort que les conteneurs-citernes disposent d'un agrément valable pour le transport.**
82. En sa qualité de représentant du CEFIC, M. Bieker (BASF) dévoile au moyen de la présentation reproduite dans le document informel INF.23 les dessous de cette nouvelle évolution technologique. À l'heure actuelle, des conteneurs-citernes de codes-citernes L4BH et L4DH sont utilisés. 50 conteneurs-citernes d'une pression de calcul de 10 bar sont en

cours de construction ; ils seront principalement utilisés pour des matières pour lesquelles la pression de calcul actuellement prescrite est de 4 bar seulement.

83. Les nouveaux conteneurs-citernes seront transportés sur de nouveaux wagons-porteurs dont environ 150 exemplaires équipés de tampons anti-crash et dispositifs anti-chevauchement sont prévus. En outre, dans les cas où il est prescrit que les wagons-citernes doivent être équipés de tampons anti-crash et dispositifs anti-chevauchement, BASF transporte les matières concernées dans des conteneurs-citernes BASF Class sur des wagons-porteurs eux aussi équipés de tampons anti-crash et dispositifs anti-chevauchement même si cela n'est pas exigé dans le RID.
84. En réponse aux questions des délégations, le représentant du CEFIC livre les informations suivantes :
- Lorsque le RID prévoit pour le transport en wagons-citernes l'application des dispositions spéciales TE 22 et TE 25 pour les équipements, c'est de manière volontaire dans le cadre de l'initiative « Responsible Care » que les nouveaux conteneurs-citernes de BASF seront exclusivement transportés sur des wagons-porteurs équipés selon ces dispositions.
 - Les nouveaux conteneurs-citernes peuvent en principe également être transportés sur des wagons-porteurs traditionnels mais dont les tourillons doivent être renforcés en raison des forces dynamiques plus élevées.
 - La limite de poids total de 90 tonnes n'est pas non plus dépassée pour les nouveaux wagons-porteurs.
 - Dans la mesure où les conteneurs-citernes sont transportés soit vides soit avec un taux de remplissage d'au moins 80 %, ils ne comportent pas de brise-flots. En effet, lorsque le taux de remplissage est supérieur à 80 %, il n'y a pas d'oscillations dangereuses du contenu pendant le transport.
85. Pour le représentant de l'Autriche, il est nécessaire que les prescriptions d'équipement applicables aux wagons-citernes soient également contraignantes pour les nouveaux wagons-porteurs car l'on ne peut pas supposer que tous les utilisateurs les appliqueront volontairement.
86. Les représentants de l'Allemagne et de l'UIC expliquent que cette nouvelle technologie suscite un grand intérêt sur le marché et que la sécurité juridique devrait donc être établie dès que possible.
87. Le Groupe de travail permanent convient que l'innovation proposée est susceptible d'améliorer la compétitivité du rail.
88. Le Groupe de travail permanent convient de mener une discussion technique détaillée au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». Il s'agira en particulier de répondre aux questions posées par la Suisse au paragraphe 10 de son document informel INF.18 et de comparer les prescriptions applicables aujourd'hui pour les conteneurs-citernes et les wagons-citernes. Le Groupe de travail devrait le cas échéant formuler des questions sur la construction de tels conteneurs-citernes, qui devront être soumises au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune. Les autres délégations sont également invitées à présenter des documents sur ce sujet.
89. Le représentant de l'ERA demande qu'une analyse de risques soit réalisée avant l'introduction dans le règlement des mesures appliquées volontairement par BASF. Ce serait l'occasion de tester les lignes directrices mises au point dans le cadre de l'atelier de l'ERA sur l'analyse des risques. Cette question pourrait de plus être traitée par le nouveau Groupe

mixte d'experts pour la coordination (voir document OTIF/RID/CE/ GTP/2017/6 et paragraphes 60 et 61).

90. Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » se réunira les 30 et 31 janvier 2018 à Hambourg. Les représentants de l'Allemagne, de la Belgique, de la France, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de la Suisse, du CEFIC, de l'ERA, de l'UIC et de l'UIP souhaitent y participer.

Sûreté aux termes du chapitre 1.10

91. Le Secrétariat de l'OTIF informe le Groupe de travail permanent que des organisations terroristes ont publié sur Internet des consignes pour faire dérailler des trains. Il prie les délégations de faire part de ces informations aux autorités de sécurité et gestionnaires d'infrastructure de leur pays.
92. Le représentant de l'UIC ajoute que la sécurité ferroviaire générale et en particulier le trafic de voyageurs sont concernés.

Condoléances

93. C'est avec une grande tristesse que le Groupe de travail permanent apprend le décès de Jean-Daniel Dénervaud qui, avant son départ à la retraite en 2009, avait largement participé 30 ans durant comme Secrétaire de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) au succès des travaux de la Commission d'experts du RID. La Présidente se rappelle ses multiples facettes et de son fameux humour. Elle prie le Secrétariat de transmettre à la famille de M. Dénervaud les plus sincères condoléances du Groupe de travail permanent.

Remerciements

94. La Présidente et le Secrétariat présentent leurs remerciements à la délégation néerlandaise pour la très bonne organisation de la session et de la soirée commune.
95. La Présidente remercie le Secrétariat pour la bonne préparation des documents qui a grandement simplifié la conduite de la session. Elle remercie également les interprètes pour leur contribution au succès de la réunion, ainsi que l'assemblée pour sa participation active.

Prochaines sessions

96. La 9^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu du 28 au 30 mai 2018 à Berne. La 55^e session de la Commission d'experts du RID, à laquelle toutes les modifications prévues pour l'édition 2019 seront adoptées, aura ensuite lieu le 30 mai 2018. Le délai de soumission des documents pour les deux sessions court jusqu'au **13 avril 2018**.
97. La 10^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu la semaine du 19 au 23 novembre 2018 en Pologne.

Textes adoptés par la 8^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

Amendements au document OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 :

Chapitre 1.2

- 1.2.1** [L'amendement à la définition de « **revêtement protecteur** » dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 1.6

- 1.6.1.46** Après « applicable jusqu'au 31 décembre 2018, », remplacer « pourront encore être exemptés » par :

« pourra encore être exempté ».

[Document de référence : document informel INF.16]

Chapitre 1.10

- 1.10.3** [L'amendement au nota dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 2.1

- 2.1.3.5.5** Modifier l'amendement comme suit :

« **2.1.3.5.5** Dans la note de bas de page 2, après « (Journal officiel de l'Union européenne n° L 226 du 6 septembre 2000, p.3) » et après « (Journal officiel de l'Union européenne n° L 312 du 22 novembre 2008, p. 3 à 30) », insérer :

« , telle que modifiée ». ».

[Documents de référence : documents informels INF.12 et INF.16]

- 2.1.5** Le nota 1 devient le nota.

Dans le nota, après « Pour les objets qui n'ont pas de désignation officielle de transport », supprimer :

« existante »

et ajouter :

« , autre que les Nos ONU 3537 et 3548 ; ».

Supprimer le nota 2.

[Document de référence : document informel INF.16]

Chapitre 2.2

2.2.8 Supprimer les crochets au nota figurant sous le titre.

2.2.8.1.6.3.5 [L'amendement au nota dans les versions anglaise et allemande ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 3.2

Tableau A

Supprimer l'amendement aux numéros ONU 1070, 1072, 2073, 2451, 3156 et 3157.

[Document de référence : document informel INF.16]

Remplacer « UN 2851, GE III » par :

« UN 2581, GE III ».

Remplacer « UN 2852, GE III » par :

« UN 2582, GE III ».

Remplacer « UN 2856, GE III » par :

« UN 2586, GE III ».

Dans les nouvelles rubriques, pour le numéro ONU 3536, dans la colonne (5), remplacer « 9A » par :

« 9 ».

[Document de référence : document informel INF.16]

[Le deuxième amendement au numéro ONU 3536 dans les versions anglaise et allemande ne s'applique pas au texte français.]

Dans les nouvelles rubriques, pour les numéros ONU 3537 à 3548, dans la colonne (19), supprimer les crochets.

Dans les nouvelles rubriques, pour le numéro ONU 3545, dans la colonne (3b), supprimer :

« ou P2 ».

Chapitre 3.3

DS 251 Modifier le deuxième amendement comme suit :

« Dans le deuxième paragraphe, supprimer la dernière phrase. ».

**385 –
499**

[L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

DS 392 Dans le tableau, sous « Réservoirs à hydrogène sous pression », dans la première ligne de la première colonne, après « Règlement technique mondial n° 13 », ajouter :

« (RTM) ».

[Document de référence : document informel INF.16]

DS 670 À l'alinéa b) iii), au deuxième paragraphe, remplacer « à la prescription d'emballage » par :

« à l'instruction d'emballage »

et remplacer « des véhicules ou des conteneurs » par :

« des wagons ou des grands conteneurs ».

DS 674 À l'alinéa g), dans le tableau, dans la cinquième ligne de la quatrième colonne, remplacer « keineinzelnPrüfergebnisdarfgeringer sein als der Prüfdruck » par :

« Aucun résultat individuel ne doit être inférieur à la pression d'épreuve ».

À l'alinéa g), dans la note de bas de tableau a), dans la formule sous « Étape 3.1 », remplacer « \geq » par :

« = ».

Chapitre 4.1

4.1.4.3

LP 905 Dans le paragraphe (2), remplacer la première phrase par la phrase suivante :

« Pour un équipement seul contenant des piles ou des batteries : ».

4.1.6.15 Supprimer les crochets pour la norme « EN ISO 10297:2014 + A1:2017 ».

Chapitre 4.3

4.3.4.1.3 Modifier la première phrase du premier amendement comme suit :

« Remplacer la première phrase du deuxième paragraphe par la phrase suivante : ».

Chapitre 5.2

5.2.2.1.12.1 Remplacer « au paragraphe 5.2.2.1 » par :

« au 5.2.2.1 »

et remplacer « à la section 2.1.5 » par :

« au 2.1.5 ».

5.2.2.2.2 [Les amendements au tableau dans la version anglaise ne s'appliquent pas au texte français.]

Chapitre 5.3

5.3.1.2 Dans le deuxième amendement, remplacer « Dans le paragraphe figurant après le Nota » par :

« Dans la première phrase ».

Chapitre 6.2

6.2.4.1 Supprimer les crochets pour la norme « EN ISO 10297:2014 + A1:2017 ».

Amendements supplémentaires :

Chapitre 1.1

1.1.3.6.4 À la fin, après les tirets, après « ne doit pas dépasser », ajouter :

« une valeur calculée de ».

[Document de référence : document informel INF.16]

1.1.3.8 Supprimer :

« 1.1.3.3, ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2017/3]

Chapitre 1.4

1.4.3.3 À la fin, ajouter le nota suivant :

« **NOTA.** Des lignes directrices sous forme de listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz sont disponibles sur le site web de l'OTIF (www.otif.org) pour aider le remplisseur de ce type de wagons-citernes à satisfaire à ses obligations de sécurité, en particulier en matière d'étanchéité des wagons-citernes. ».

[Document de référence : OTIF/CE/GTP/2017/8]

1.4.3.7.1 À la fin, ajouter le nota suivant :

« **NOTA.** Des lignes directrices sous forme de listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz sont disponibles sur le site web de l'OTIF (www.otif.org) pour aider le déchargeur de ce type de wagons-citernes à satisfaire à ses obligations de sécurité, en particulier en matière d'étanchéité des wagons-citernes. ».

[Document de référence : OTIF/CE/GTP/2017/8]

Chapitre 1.6

1.6.3.3.1 Modifier comme suit :

« 1.6.3.3.1 (supprimé) ».

[Document de référence : document informel INF.10]

Chapitre 3.2

Tableau A

No ONU	Colonne	Amendement
1043	(15)	Insérer : « – ». [Document de référence : document informel INF.16]
2381	(11)	Supprimer : « TP39 ».
3148, GE I	(11)	Supprimer : « TP38 ».
3166	(15)	Insérer : « – ». [Document de référence : document informel INF.16]
	(20)	Supprimer : « 90 ». [Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2017/1]
3171	(15)	Insérer : « – ». [Document de référence : document informel INF.16]
	(20)	Supprimer : « 90 ». [Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2017/1]

Chapitre 4.2

4.2.5.3

TP 38 Modifier comme suit :

« **TP 38** (supprimé) ».

TP 39 Modifier comme suit :

« **TP 39** (supprimé) ».

Chapitre 4.3

4.3.3.5 Renuméroter le paragraphe commençant par « Les citernes ne doivent pas être présentées au transport : » en tant que **4.3.3.6**.

[Documents de référence : documents informels INF.8 et INF.16]

4.3.5 Après la disposition spéciale TU 40, insérer :

« **TU 41** (réservé) ».

Chapitre 7.5

7.5.7.1 À la fin, insérer la nouvelle note de bas de page 1) libellée comme suit :

« ¹⁾ Des indications concernant l'arrimage des marchandises dangereuses se trouvent dans le Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) (voir par exemple le

chapitre 9, Chargement des cargaisons dans les engins de transport, et le chapitre 10, Conseils supplémentaires sur le chargement des marchandises dangereuses). D'autres indications sont également disponibles auprès des autorités compétentes et des organismes de l'industrie. ».

Renommer la note de bas de page 1) existante en tant que note de bas de page 2).

[Document de référence : document informel INF.16]

7.5.7.4 Modifier comme suit :

« **7.5.7.4** Les dispositions du 7.5.7.1 s'appliquent également au chargement et à l'arrimage des conteneurs, conteneurs-citernes, citernes mobiles et CGEM sur les wagons ainsi qu'à leur enlèvement. Pour les conteneurs-citernes, citernes mobiles et CGEM qui ne comprennent pas, par construction, de pièces de coin conformément à la norme ISO 1496-1 (Conteneurs de la série 1 – Spécifications et essais – Partie 1: Conteneurs d'usage général pour marchandises diverses), on doit vérifier que les dispositifs utilisés sur les conteneurs-citernes, citernes mobiles et CGEM sont compatibles avec le dispositif dont est équipé le wagon. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2017/5, tel qu'amendé]

7.5.7.6.1 Dans le nota, après « énoncées au 7.5.7.1 » supprimer :

« , ainsi qu'au Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) ».

[Document de référence : document informel INF.16]

7.5.11
CW 36

Modifier le premier paragraphe comme suit :

« Les colis doivent de préférence être chargés dans des wagons découverts ou ventilés ou dans des conteneurs ouverts ou ventilés. Si cela n'est pas possible et que les colis sont chargés dans d'autres wagons couverts ou conteneurs fermés, les portes de chargement de ces wagons ou conteneurs seront marquées comme suit, en lettre d'au moins 25 mm de hauteur : (*reste inchangé*)... ».

[Document de référence : document informel INF.16, tel qu'amendé]

Listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes pour gaz liquéfiés conformément au document OTIF/RID/CE/GTP/2017/8 adoptées avec les modifications suivantes :

Remplissage des wagons-citernes pour gaz par le bas :

1.7 [L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

1.7.1 Dans la colonne 2, après « protégés », ajouter :

« contre toute ouverture intempestive ».

Dans la colonne 3, dans la première phrase, remplacer « hermétiques » par :

« étanches et protégés contre toute ouverture intempestive ».

- 2.1** Dans la colonne 3, modifier la première phrase comme suit :
« Pour le remplissage, respecter les instructions de service du wagon-citerne. ».
- 3.2** Dans la colonne 3, remplacer « normalement affichées sur le » par :
« de service du ».
- 3.2.1** Dans la colonne 2, après « protégés », ajouter :
« contre toute ouverture intempestive ».
- Dans la colonne 3, dans la première phrase, remplacer « hermétiques » par :
« étanches et protégés contre toute ouverture intempestive ».
- 3.2.2** Dans la colonne 2, après « protégés », ajouter :
« contre toute ouverture intempestive ».

Déchargement des wagons-citernes pour gaz par le bas :

- 2.1** Dans la colonne 3, modifier la première phrase comme suit :
« Pour le déchargement, respecter les instructions de service du wagon-citerne. ».
- 3.2.1** Dans la colonne 2, après « protégés », ajouter :
« contre toute ouverture intempestive ».
- Dans la colonne 3, dans la première phrase, remplacer « hermétiques » par :
« étanches et protégés contre toute ouverture intempestive ».

Remplissage des wagons-citernes pour gaz par le haut :

- 2.1** Dans la colonne 3, modifier la première phrase comme suit :
« Pour le remplissage, respecter les instructions de service du wagon-citerne. ».

Déchargement des wagons-citernes pour gaz par le haut :

- 2.1** Dans la colonne 3, modifier la première phrase comme suit :
« Pour le déchargement, respecter les instructions de service du wagon-citerne. ».

[Les amendements à la note de bas de page 1 dans les versions anglaise et allemande ne s'appliquent pas au texte français.]

Rectificatif n° 2 à l'édition 2017 du RID dans le document OTIF/RID/CE/GTP/2017/7/Rev.1 adopté avec les modifications suivantes :

Chapitre 2.2

2.2.62.1.12.1 [L'amendement dans la version allemande ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 3.2

Tableau A Insérer la correction supplémentaire suivante :

«

No ONU	Colonne	Correction
1185	(16)	Supprimer : « V8 ».

».

Chapitre 4.1

P 200 [L'amendement dans la version allemande ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 6.5

6.5.2.2.4 [L'amendement dans la version allemande ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 6.8

6.8.2.4.6 [L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 7.5

Insérer la correction supplémentaire suivante :

« 7.5.11

CW 31

Modifier comme suit :

« Les wagons ou grands conteneurs ayant transporté des matières de cette classe comme chargements complets, ou les petits conteneurs ayant transporté de telles matières, doivent être contrôlés, après le déchargement, quant aux restes de chargement qui pourraient subsister. ». ».

Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

I. États parties au RID/RID-Vertragsstaaten/RID Contracting States

Allemagne/Deutschland/Germany

M. Alfons **Hoffmann**
M. Benjamin **Körner**
M. Frank **Jochems**

Autriche/Österreich/Austria

M. Othmar **Krammer**
M^{me} Patricia **Dörfler**
M. Herbert **Plöderl**
M. Robert **Weber**

Belgique/Belgien/Belgium

M^{me} Caroline **Bailleux**

Bulgarie/Bulgarien/Bulgaria

M^{me} Radoslava **Genova-Pacheva**
M^{me} Marina **Stefanova-Kaneva**

Croatie/Kroatien/Croatia

M. Branko **Mikulić**

Danemark/Dänemark/Denmark

M^{me} Bolette **Daugaard**

Espagne/Spainien/Spain

M. Luis del Prado **Arévalo**

Finlande/Finnland/Finland

M. Jouni **Karhunen**

France/Frankreich/France

M. Michel **Korhel**

Hongrie/Ungarn/Hungary

M. István **Dibácsi**

Italie/Italien/Italy

M. Benedetto **Legittimo**

M. Rocco **Cammarata**

M. Andrea Giuseppe **Ercole**

M^{me} Francesca **Belinghieri**

M. Filippo **Abate**

Lettonie/Lettland/Latvia

M^{me} Marianna **Heislere**

M. Valerijs **Stuppe**

M. Dainis **Lacis**

Lituanie/Litauen/Lithuania

M^{me} Liubove Meile **Vanceviciene**

M^{me} Vita **Soboliene**

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

M. Albrecht **Wustrau**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

M. Klaas **Tiemersma**

M. Henk **Langenberg**

M. Arjan **Walsweer**

M^{me} Mylene **Malipaard**

M. Chris **Verstegen**

Pologne/Polen/Poland

M^{me} Joanna **Dolińska**

M. Łukasz **Balcerak**

M. Henryk **Ognik**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

M. Lubos **Knížek**
M^{me} Alena **Zátoková**
M. Vladimír **Hájek**
M. Stanislav **Hájek**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

M. Ian **Boddington**
M. Arne **Bale**

Suède/Schweden/Sweden

M^{me} Katarina **Ström**
M. Johan **Karlsson**

Suisse/Schweiz/Switzerland

M. Colin **Bonnet**

Turquie/Türkei/Turkey

M. Mehmet Bülent **Özçelik**
M. Zumer Koksal **Altintas**

Ukraine

M^{me} Lyudmyla **Bielova**
M^{me} Lyudmyla **Trygub**
M. Anton **Pylypchuk**

II. États non parties au RID/Nicht-RID-Vertragsstaaten/Non-RID Contracting States

Russie/Russland/Russia

M. Alexandr **Khristolyubov**
M^{me} Elena **Goryacheva**

**III. Organisations internationales gouvernementales/
Internationale Regierungsorganisationen/ International governmental organisations**

Union européenne/Europäische Union/European Union

M. Roberto **Ferravante**

Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer /Eisenbahnagentur der Europäischen Union / European Union Agency for Railways (ERA)

M. Emmanuel **Ruffin**
M. Kyriakos **Doulis**

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) / Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) / Organization for Cooperation between Railways (OSJD)

M. Reza **Lotfi**

**IV. Organisations internationales non gouvernementales
Internationale Nichtregierungsorganisationen
International non-governmental organisations**

CEFIC

M. Erwin **Sigrist**
M. Thorsten **Bieker**

UIC

M. Jean-Georges **Heintz**
M. Ralf **Redeker**
M. Roland **Meister**

UIP

M. Rainer **Kogelheide**

UIRR

M. Onorato **Zanini**
M. Ullrich **Lück**

V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

M. Jochen **Conrad**
M^{me} Katarina **Guricová**

VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

M. Werner **Küpper**
M^{me} Joana **Meenken**
M. David **Ashman**
M^{me} Irina **Peremota**
M^{me} Helena **Gizeleza**