



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

---

**OTIF/RID/CE/GTP/2018-B**

9 janvier 2019

Original : allemand

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

---

**Rapport final de la 10<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission  
d'experts du RID**

**(Cracovie, 21-23 novembre 2018)**

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes	Page
Point 1 : Adoption de l'ordre du jour	1	3
Point 2 : Présence	2 – 3	3
Point 3 : Interprétation du RID	4	3
Point 4 : Propositions de modifications au RID	5 – 26	3
A. Questions en suspens	5 – 11	3
B. Nouvelles propositions	12 – 26	4
Point 5 : Rapport du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »	27 – 35	6
Point 6 : Rapport du groupe de travail informel sur les listes de vérification	36 – 38	7
Point 7 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS	39 – 43	8
Point 8 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	44 – 46	9
Point 9 : Divers	47 – 55	9
<b>Annexe I :</b> Textes adoptés par la 10 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		
<b>Annexe II :</b> Listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides <sup>1</sup>		
<b>Annexe III :</b> Listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz <sup>2</sup>		
<b>Annexe IV :</b> Liste des participants		

---

<sup>1</sup> Pour des raisons pratiques, l'annexe II est publiée comme additif (réf. OTIF/RID/CE/GTP/2018-B/Add.1).

<sup>2</sup> Pour des raisons pratiques, l'annexe III est publiée comme additif (réf. OTIF/RID/CE/GTP/2018-B/Add.2).

**Point 1 : Adoption de l'ordre du jour**

*Document :* [RID-18021-CE-GTP10](#) (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire figurant dans la lettre d'invitation RID-18021-CE-GTP10 du 14 septembre 2018 est adopté.

**Point 2 : Présence**

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 10<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent (voir également l'annexe IV) :

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

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), FuelsEurope, Union internationale des chemins de fer (UIC), *International Union of Wagon Keepers* (UIP), Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) et Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE).

3. Au cours de la 6<sup>e</sup> 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 : Interprétation du RID**

4. En l'absence de documents, il n'y a aucune discussion pour ce point de l'ordre du jour.

**POINT 4 : Propositions de modifications au RID****A. Questions en suspens**État d'avancement de la publication des normes

*Document informel :* [INF.3](#) (Secrétariat)

5. Avec son document informel, le Secrétariat informe le Groupe de travail permanent des discussions de la Réunion commune RID/ADR/ADN (Genève, 17-21 septembre 2018) sur l'état d'avancement de la publication des normes (EN ISO 17871:2015 + A1:2018, EN 1440:2016 + A1:2018, EN 16728:2016 + A1:2018, EN 13317:2018, EN 14025:2018 et EN 12972:2018) n'ayant pas pu être intégrées dans les modifications de 2019 au RID car publiées trop tard. Plutôt que notifier ultérieurement les modifications relatives à ces normes, la Réunion commune RID/ADR/ADN a préféré les adopter pour une entrée en vigueur dans l'édition 2021 du RID/ADR. Pour permettre une application aussi rapide que possible de ces normes, la Réunion commune RID/ADR/ADN a raccourci les délais de transition de sorte qu'elles devront obligatoirement être appliquées dès le 1<sup>er</sup> janvier 2022 (voir également rapport OTIF/RID/RC/2018-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/152, paragraphes 16 à 19).
6. Le Secrétariat souligne par ailleurs qu'il faut inciter les autorités compétentes à appliquer le plus rapidement possible l'édition 2018 de la norme EN 12972 en particulier. En ce sens, une ligne directrice pour l'application de la norme EN 12972 sera publiée sur le site Internet de la

CEE-ONU selon laquelle les autorités compétentes sont encouragées à approuver l'utilisation de la norme EN 12972:2018 dès que possible et au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Un projet correspondant de ligne directrice pour le respect des prescriptions du RID est soumis par le Secrétariat au Groupe de travail permanent en annexe au document informel INF.3.

7. Le Groupe de travail permanent approuve la publication de cette ligne directrice sur le site Internet de l'OTIF (voir annexe I).

#### Application anticipée de normes

*Document informel* : [INF.4](#) (Secrétariat)

8. Dans son document informel, le Secrétariat souligne que le 6.2.5 et le 6.8.2.7 comportent tous deux une disposition permettant aux autorités compétentes d'approuver en vue de son utilisation anticipée une norme qui a été adoptée pour être citée en référence dans une édition future du RID, sans qu'une notification au Secrétariat de l'OTIF ne soit nécessaire. Or, étant donné que toutes les décisions de la Réunion commune RID/ADR/ADN pour les différents modes de transport terrestres ont seulement valeur de recommandations et que seule la Commission d'experts du RID peut décider de modifications au RID, le Secrétariat demande au Groupe de travail permanent si une décision de la Réunion commune RID/ADR/ADN est suffisante pour l'application anticipée d'une norme ou si la norme doit être présentée à la Commission d'experts du RID pour adoption par voie de procédure écrite.
9. Le Groupe de travail permanent convient que pour les normes n'ayant pas pu être intégrées dans les modifications de 2019 au RID car publiées trop tard, il n'est pas nécessaire de faire quoi que ce soit. À sa session de mai 2018, la Commission d'experts du RID a déjà formellement approuvé les références à ces normes et autorisé le Secrétariat à procéder avec ces normes de la même manière que le ferait le secrétariat de la CEE-ONU (voir également rapport OTIF/RID/CE/2018-A, paragraphe 7). Le WP.15 a adopté à sa session de novembre 2018 toutes les normes proposées par la Réunion commune (Genève, 17-21 septembre 2018) pour une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Les conditions formelles pour que ces normes soient citées en référence dans l'édition 2021 du RID sont ainsi remplies et les autorités nationales compétentes peuvent donc autoriser leur application anticipée.
10. Le Groupe de travail permanent convient également que l'adoption de normes par la Réunion commune ne suffit pas pour autoriser leur application sans notification au Secrétariat de l'OTIF au titre du 6.2.5, quatrième alinéa, ou du 6.8.2.7, troisième alinéa.
11. Après de longues discussions, une solution est également trouvée pour toutes les autres normes adoptées par la Réunion commune RID/ADR/ADN pendant ce cycle biennal et à l'avenir. Il est souligné que le premier alinéa du 6.2.5 et du 6.8.2.7 permet déjà aux autorités compétentes de reconnaître un code technique **pour tenir compte des progrès scientifiques et techniques, ou dans les cas où** aucune norme n'est citée en référence dans le RID ou pour traiter d'aspects spécifiques non prévus dans les normes citées en référence. L'autorité compétente doit alors donner notification au Secrétariat de la reconnaissance d'un tel code technique. Le Secrétariat publie ensuite cette information sur le site Internet de l'OTIF.

## **B. Nouvelles propositions**

### Marquage des remorques en ferroutage

*Document* : [OTIF/RID/CE/GTP/2018/11](#) (Secrétariat)

*Documents informels* : [INF.9](#) (Pologne)  
[INF.10](#) (Secrétariat)

12. Dans son document, le Secrétariat propose de modifier le 1.1.4.4.3 de façon à prescrire que si elle apparaît sur la paroi arrière des remorques transportant des colis et séparées de leur tracteur, la marque prévue au chapitre 3.4 doit également être apposée sur la paroi avant, en plus du panneau orange.
13. Dans son document informel INF.9, le représentant de la Pologne rappelle que selon le 3.4.13 a) de l'ADR, les unités de transport transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées et d'autres marchandises dangereuses pour lesquelles une signalisation orange est prescrite peuvent porter soit uniquement les panneaux orange prescrits, soit à la fois les panneaux orange et les marques conformes au 3.4.
14. Le Groupe de travail permanent approuve la proposition révisée du Secrétariat soumise dans le document informel INF.10 avec quelques corrections rédactionnelles en allemand et en français (voir annexe I).

#### Transport de marchandises dangereuses en colis express

*Document :* [OTIF/RID/CE/GTP/2018/12](#) (Secrétariat)

15. Le Secrétariat demande au Groupe de travail permanent si les marchandises dangereuses dont le transport en quantités limitées et en quantités exceptées est interdit devraient être autorisées au transport en colis express. Si non, les codes CE devraient être supprimés pour ces marchandises dans la colonne (19) du tableau A.
16. Les discussions permettent de constater que la situation actuelle en matière de transport de marchandises dangereuses en colis express n'est pas la même dans les différents États parties au RID. Tandis qu'il n'y a plus de transports de ce type depuis plusieurs années en Allemagne et en Autriche, ils ont toujours cours au Royaume-Uni et en Suisse. Le transport en colis express y est notamment le premier choix pour le transport de matières infectieuses de la classe 6.2 entre les laboratoires ou encore pour les matières radioactives de la classe 7 à visée pharmaceutique. Il faut également tenir compte du fait qu'aucune facilité pour les emballages ne s'applique dans le cadre du transport en colis express à la différence des quantités limitées et exceptées.
17. Le Groupe de travail permanent convient de ne pas prendre de décision pour l'heure. Si cette question devait à nouveau être traitée, les commentaires formulés ici devront être pris en considération.

#### Obligations des intervenants impliqués dans un incident, en vertu du 1.8.5.1

*Document :* [OTIF/RID/CE/GTP/2018/13](#) (Espagne)

18. À sa dernière session (Genève, 17-21 septembre 2018), la Réunion commune RID/ADR/ADN a ajouté le déchargeur dans la liste des intervenants devant transmettre un rapport d'accident en cas d'accident ou d'incident au 1.8.5.1.
19. Dans une présentation, l'Espagne demande des clarifications sur différents points du 1.8.5.1 :
  - différence entre les différentes versions linguistiques avec l'emploi du mot « respectivement » en français et « *respectively* » en anglais et son absence en allemand ;
  - sens de l'expression « le cas échéant » devant « le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » et emploi de « et » ou « ou » dans les différentes versions linguistiques ;
  - possibilité de lister au 1.8.5.1 tous les intervenants au transport.

20. En ce qui concerne l'absence dans la version allemande d'une expression équivalente à « respectivement » ou « *respectively* », le représentant de l'Autriche attire l'attention sur le fait que la phrase allemande est formulée au singulier et la phrase française au pluriel. Différentes formulations sont certes employées dans les différentes versions linguistiques mais le sens est le même.
21. Le représentant de l'Espagne indique que selon l'interprétation de son pays, toutes les parties impliquées dans un accident ou incident doivent présenter un rapport selon le 1.8.5.
22. La plupart des délégations sont d'avis que seul est tenu de faire rapport l'intervenant pendant les activités duquel l'accident ou l'incident s'est produit. Si l'autorité compétente requiert des informations supplémentaires, elle peut toujours s'adresser aux autres intervenants parties au transport.
23. Pour ce qui est de l'utilisation de l'expression « le cas échéant », l'Espagne est d'avis que le gestionnaire d'infrastructure doit toujours soumettre un rapport lorsqu'un accident ou incident se produit pendant le transport sur le réseau qu'il exploite. Par conséquent, l'Espagne demande que « le cas échéant » soit supprimé au 1.8.5.1. **La représentante** de la Belgique **déclare** que dans **son** pays, le gestionnaire d'infrastructure a l'obligation de présenter un rapport sur tout accident ou incident survenant sur son réseau.
24. Le représentant de l'UIC estime que le gestionnaire d'infrastructure est uniquement concerné si l'accident ou l'incident a été causé par un élément d'infrastructure ferroviaire. Étant donné que l'entreprise ferroviaire est responsable du transport entre l'acceptation et la remise de la marchandise dangereuse, c'est elle qui présente le plus souvent le rapport visé au 1.8.5.
25. Au vu des situations différentes dans les différents États parties au RID et des explications du représentant de l'UIC, le Groupe de travail permanent considère que l'expression « le cas échéant » est nécessaire et rejette la proposition de l'Espagne.
26. Pour l'heure, le Groupe de travail permanent juge inutile d'élargir, au 1.8.5.1, la liste des intervenants tenus de soumettre un rapport d'accident en cas d'accident ou d'incident. Il est cependant convenu d'attendre les conclusions du groupe de travail informel de la Réunion commune RID/ADR/ADN sur l'amélioration de la notification des accidents (voir également rapport OTIF/RID/RC/2018-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/152, paragraphe 54 et annexe IV) et le cas échéant de rediscuter de cette question à une des prochaines sessions du Groupe de travail permanent.

**POINT 5 : Rapport du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »**

*Documents informels* : [INF.2](#) (UIP)  
[INF.8](#) (UIP)  
[INF.11](#) (Président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »)

27. Le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », M. Rainer Kogelheide, présente au Groupe de travail permanent les conclusions de la 16<sup>e</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (Cracovie, 19 et 20 novembre 2018) qui a principalement traité la question des très grands conteneurs utilisés par l'entreprise BASF.
28. Il fait un point sur la présentation du représentant du CEFIC concernant l'évaluation des risques en cours et les différents groupes de tâches à effectuer dans le cadre de cette évaluation (voir également rapport OTIF/RID/CE/GTT/2018-B, paragraphes 5 à 29). Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a approuvé la méthode du CEFIC pour l'évaluation des risques à la condition que les essais soient conformes aux exigences de la

méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation des risques. Le rapport final devrait être prêt fin juillet 2019.

29. Le Groupe de travail permanent décide d'attendre les conclusions du rapport final de l'évaluation des risques et de poursuivre les discussions à la suite de la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » prévue à l'automne 2019.
30. Le Secrétariat ajoute que le Groupe mixte d'experts pour la coordination nouvellement créé et dont la réunion préparatoire se tiendra en février 2019 se penchera lui aussi sur la question des très grands conteneurs.
31. Le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » décrit de plus les difficultés liées aux sollicitations lors du transport ferroviaire visées au 6.8.2.1.2 du RID, dont a également traité le groupe de travail et qui sont présentées au Groupe de travail permanent dans les documents informels INF.2 et INF.8 (voir également rapport OTIF/RID/CE/GTT/2018-B, paragraphes 30 à 36).
32. Au nom du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », le président propose le retrait du paragraphe 74 du rapport de la 2<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (OTIF/RID/CE/GTT/2013-A), qui explicite la note de bas de page 1) au 6.8.2.1.2 et précise qu'il faut s'assurer que dans le cadre de l'évaluation de la résistance du wagon-citerne, ce sont les contraintes autorisées selon le RID (norme EN 14025) qui sont appliquées à la citerne et non celles de la norme EN 12663, à laquelle fait référence la STI.
33. Afin de préserver l'intégrité de ses rapports, le Groupe de travail permanent décide de ne pas donner suite à la proposition du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». À la place, il déclare que, contrairement aux explications du paragraphe 74 du rapport de la 2<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent, ce sont les valeurs de résistance définies dans la norme EN 12663 qui s'appliquent pour les calculs pour les wagons-citernes, et non celles de la norme EN 14025, également pour les sollicitations de la citerne. Il convient de souligner que cela correspond à la pratique usuelle des constructeurs de wagons-citernes. Par ailleurs, il faut noter que la précision apportée au paragraphe 74 du rapport de la 2<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent n'aurait pas pu compromettre la sécurité puisque son application aurait découlé sur des épaisseurs de paroi plus élevées.
34. Le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » attire également l'attention sur le fait qu'il est nécessaire de définir clairement les obligations des organismes notifiés selon les STI/PTU dans la procédure d'autorisation prévue par le RID. Il est convenu que l'Allemagne préparera, dans le cadre du groupe de travail national mentionné dans le document informel INF.8, des propositions de solution pour la future organisation de la procédure d'autorisation et les soumettra à la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».
35. Étant donné que les problèmes rencontrés concernent l'interface entre citerne et véhicule, la Présidente prie le Secrétariat d'informer le Groupe mixte d'experts pour la coordination des travaux en cours.

#### **POINT 6 : Rapport du groupe de travail informel sur les listes de vérification**

*Document :* [OTIF/RID/CE/GTP/2018/14](#) (Pays-Bas)

36. Le représentant des Pays-Bas informe le Groupe de travail permanent des conclusions de la deuxième réunion du groupe de travail informel sur les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides (La Haye, 11 et 12 septembre 2018). Il présente au Groupe de travail permanent les modifications proposées

pour le 1.4.3.3 et le 1.4.3.7 dans l'annexe 2 à son document, ainsi que les listes de vérification révisées pour les liquides et les gaz aux annexes 3 et 4 du même document.

37. Le Groupe de travail permanent adopte les modifications au 1.4.3.3 et au 1.4.3.7 ainsi que les listes de vérification révisées pour les liquides et les gaz, avec les adaptations suivantes (voir également annexes I, II et III) :
- partout dans le texte, « *securing devices* » est remplacé par « *safety devices* » en anglais, « pièces de fixation » par « dispositifs de sécurité » en français et « *Sicherungseinrichtungen* » par « *Sicherheitseinrichtungen* » en allemand ;
  - dans l'introduction aux listes de vérification pour les liquides, un troisième tiret est ajouté au premier paragraphe pour citer, comme dans les obligations du déchargeur, l'obligation pour le remplisseur de veiller à ce qu'aucun résidu dangereux de la marchandise de remplissage n'adhère à l'extérieur des citernes qui ont été remplies par lui (voir également 1.4.3.3 g) ;
  - dans les nouveaux notas proposés pour le 1.4.3.3 et le 1.4.3.7.2, une nouvelle phrase introductive est proposée, qui fait le lien entre les listes de vérification et les obligations du remplisseur et du déchargeur prévues au chapitre 1.4.
38. La Présidente et le représentant de l'Allemagne remercient les représentants des Pays-Bas pour l'excellente organisation et la bonne conduite des débats des deux réunions du groupe de travail informel.

#### **POINT 7 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS**

*Document* : [OTIF/RID/CE/GTP/2018/15](#) (Secrétariat)

*Document informel* : [INF.5](#) (Russie)

39. Le Groupe de travail permanent salue les informations du Secrétariat sur les dernières évolutions positives concernant l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS. L'édition 2019 de l'annexe 2 au SMGS harmonisée avec le RID devrait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2019.
40. À l'aide d'une présentation, le représentant de la Russie informe le Groupe de travail permanent des différences entre les prescriptions du RID et les normes GOST pour la conception, la construction, l'équipement et le contrôle des wagons-citernes. Il présente également les modifications concernant les wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm qui ont déjà été adoptées pour l'édition 2019 de l'annexe 2 au SMGS ou qui seront traitées au cours de la prochaine période biennale.
41. Le Groupe de travail permanent note que dans la disposition spéciale TE 22 de l'annexe 2 au SMGS, la valeur minimale d'absorption des éléments pour l'absorption d'énergie a été augmentée de 130 kJ à 140 kJ par côté frontal du wagon pour les wagons-citernes avec attelage automatique et prie le Secrétariat de préparer pour sa prochaine session une proposition de modification correspondante pour la disposition spéciale TE 22 du RID, avec une mesure transitoire appropriée.
42. Le représentant de l'UIP signale dans ce cadre que de nouveaux wagons équipés d'attelages automatiques sont testés en Allemagne et en Suisse. Dans la mesure où la disposition spéciale TE 22 prescrit pour les wagons-citernes conventionnels une valeur d'absorption d'énergie de 800 kJ par côté frontal du wagon, il faudra vérifier si la valeur bien inférieure de 140 kJ est adéquate en cas d'attelages automatiques. Le représentant de l'ERA propose que cette question soit également traitée dans le cadre du Groupe mixte d'experts pour la coordination puisque le groupe de travail RID-ATMF a posé comme principe que seuls les objectifs de protection seront à l'avenir définis dans le RID.



43. Le représentant de la Russie présente également au Groupe de travail permanent la possibilité de transférer toutes les prescriptions pour les wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm dans un nouveau chapitre 6.X de l'annexe 2 au SMGS et d'harmoniser le chapitre 6.8 de l'annexe 2 au SMGS avec le chapitre 6.8 du RID pour les deux colonnes (pour les wagons-citernes et les conteneurs-citernes). Les représentants de la Russie et de la Lettonie sont d'avis que l'introduction d'un nouveau chapitre 6.X comportant des prescriptions pour les wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm pourrait également être justifiée dans le RID étant donné que cet écartement de voie est utilisé dans plusieurs États parties au RID en plus de la voie normale. La Présidente déclare que cette question nécessite un examen approfondi et que pour l'heure, le Groupe de travail n'est pas en mesure de se prononcer.

#### **POINT 8 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer**

*Document informel :* [INF.6](#) (ERA)

44. Le Groupe de travail permanent prend note des informations fournies par l'ERA dans le document informel INF.6.
45. La Présidente regrette que l'ERA ne dispose pas actuellement des moyens financiers nécessaires à la mise au point de la plate-forme pour la gestion des risques mentionnée aux paragraphes 12 à 14 du document informel INF.6. Le représentant de l'ERA **explique** à cet égard **que les États membres qui souhaitent qu'une plus grande priorité soit accordée dans le budget de l'ERA à l'établissement de cette plate-forme devraient l'exprimer clairement au sein des organes aptes à statuer. L'UIC estime que l'existence d'une telle plate-forme est indispensable pour favoriser une évaluation harmonisée des risques en Europe tant du point de vue multimodal qu'intermodal. La mise à disposition des seuls guides n'est pas suffisante pour assurer l'efficacité de la démarche et pour répondre aux enjeux exprimés à l'origine de la décision de la Réunion commune RID/ADR/ADN de mener ce projet.**
46. Eu égard à deux incidents impliquant des freins LL fixes (semelles de frein en matériaux composites) survenus ces derniers mois dans son pays, le représentant de l'Allemagne confirme que ce sujet est d'actualité et salue les travaux mentionnés aux paragraphes 16 à 19 du document informel INF.6. Il signale que pendant un incident, les freins ont pris feu, causant une déformation des roues.

#### **Point 9 : Divers**

Décisions de la 105<sup>e</sup> session du WP.15 (Genève, 6-9 novembre 2018)

*Document informel :* [INF.7](#) (Secrétariat)

47. Le Groupe de travail permanent prend note du document INF.7 qui présente les conclusions les plus importantes de la dernière réunion du WP.15.

Information sur la prochaine réunion du Groupe mixte d'experts pour la coordination

48. Le Secrétariat informe le Groupe de travail permanent que la réunion préparatoire du Groupe mixte d'experts pour la coordination, dont la création a été approuvée par la Commission d'experts du RID à sa 55<sup>e</sup> session (voir OTIF/RID/CE/2018-A, paragraphe 10), aura lieu à Berne du 6 au 8 février 2019. La réunion préparatoire aura pour principal objet de discuter des méthodes de travail et des sujets de discussion du Groupe mixte.
49. La Présidente prie le Secrétariat d'informer le Groupe mixte des questions abordées aux paragraphes 27 à 35 et aux paragraphes 41 et 42 du présent rapport.

Départ de M. Colin Bonnet et élection du nouveau vice-président

50. La Présidente informe le Groupe de travail permanent que le vice-président, M. Colin Bonnet (Suisse), a décidé de se consacrer à d'autres projets professionnels. C'est la raison pour laquelle il ne participera plus aux sessions de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail permanent et ne pourra donc plus assumer son rôle de vice-président.
51. Au nom du Groupe de travail permanent, la Présidente remercie M. Bonnet de sa coopération toujours efficace et agréable et lui adresse ses meilleurs vœux de réussite professionnelle.
52. Sur proposition du représentant de l'Allemagne, M. Othmar Krammer (Autriche) est élu vice-président jusqu'à nouvel ordre.

Remerciements

53. La Présidente et le Secrétariat présentent leurs remerciements à la délégation polonaise pour la très bonne organisation de la session et de la soirée commune, ainsi que pour la très intéressante visite de la ville.
54. 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.

Prochaine session

55. La 11<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID devrait avoir lieu du 25 au 29 novembre 2019.
-

**Textes adoptés par la 10<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID**

**A. Projet d'amendements au RID pour une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021**

**PARTIE 1**

**Chapitre 1.1**

**1.1.4.4.3** Modifier comme suit :

**« 1.1.4.4.3 Transport de remorques transportant des colis**

Si une remorque est séparée de son tracteur, le panneau orange prévu au 5.3.2 de l'ADR et la marque prévue au chapitre 3.4 de l'ADR apposés à l'arrière de la remorque doivent également être apposés à l'avant. Néanmoins, le panneau orange ne doit pas être apposé à l'avant de la remorque si les plaques-étiquettes correspondantes sont apposées sur les deux côtés latéraux. ».

[Document de référence : document informel INF.10 tel qu'amendé]

**Chapitre 1.4**

**1.4.3.3** Supprimer les notas aux alinéas a) et f).

Modifier le nota à la fin du 1.4.3.3 comme suit :

« **NOTA.** Le remplisseur doit établir des procédures pour s'assurer qu'il satisfait à toutes ses obligations. Des lignes directrices sous forme de listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides et de gaz sont disponibles sur le site web de l'OTIF ([www.otif.org](http://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/RID/CE/GTP/2018/14 tel qu'amendé]

**1.4.3.7.1** Supprimer les notas aux alinéas b) et d).

Modifier le nota à la fin du 1.4.3.7.1 comme suit :

« **NOTA.** Le déchargeur doit établir des procédures pour s'assurer qu'il satisfait à toutes ses obligations. Des lignes directrices sous forme de listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides et de gaz sont disponibles sur le site web de l'OTIF ([www.otif.org](http://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/RID/CE/GTP/2018/14 tel qu'amendé]

**B. Publication de la ligne directrice suivante sur le site internet de l'OTIF :**

**Ligne directrice pour l'application de la norme EN 12972 (Citernes destinées au transport des matières dangereuses – Épreuve, contrôle et marquage des citernes métalliques) afin de respecter les prescriptions du RID**

Pour respecter les prescriptions du RID, la norme EN 12972:2007 citée en référence au 6.8.2.6.2 du RID doit être appliquée en tenant compte des exigences du RID conformément au 1.1.5.

La norme EN 12972:2018 ayant été publiée, il a été décidé que cette norme serait citée en référence dans l'édition 2021 du RID.

Pour faciliter le respect et l'application cohérente de l'édition 2019 du RID, les autorités compétentes sont encouragées à approuver l'utilisation de la norme EN 12972:2018 aux fins d'épreuve et de contrôle des citernes conformément au paragraphe 3 du 6.8.2.7 du RID, dès que possible mais au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

[Document de référence : document informel INF.3]

---

**Annexe II**

**Listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides**

(voir OTIF/RID/CE/GTP/2018-B/Add.1)

**Listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz**

(voir OTIF/RID/CE/GTP/2018-B/Add.2)

**Annexe IV**

**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**

**Belgique/Belgien/Belgium**

M<sup>me</sup> Caroline **Bailleux**

**Bosnie-Herzégovine/Bosnien-Herzegowina/Bosnia-Herzegovina**

M. Nermin **Cabric**

**Croatie/Kroatien/Croatia**

M. Branko **Mikulić**

**Danemark/Dänemark/Denmark**

M<sup>me</sup> Bolette **Daugaard**

**Espagne/Espanien/Spain**

M. Luis **del Prado Arévalo**

**Finlande/Finnland/Finland**

M. Jouni **Karhunen**

**France/Frankreich/France**

M. Michel **Korhel**

**Italie/Italien/Italy**

M. Benedetto **Legittimo**

M. Andrea Giuseppe **Ercole**

**Lettonie/Lettland/Latvia**

M<sup>me</sup> Marianna **Heislere**

M. Valerijs **Stuppe**

M. Dainis **Lacis**

**Lituanie/Litauen/Lithuania**

M<sup>me</sup> Liubove Meile **Vanceviciene**

M<sup>me</sup> Vita **Soboliene**

**Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg**

M. Albrecht **Wustrau**

**Pays-Bas/Niederlande/Netherlands**

M. Arjan **Walsweer**

M. Henk **Langenberg**

**Pologne/Polen/Poland**

M. Henryk **Ognik**

M. Tomasz **Wilk**

M<sup>me</sup> Joanna **Dolińska**

M. Łukasz **Balcerak**

M. Tomasz **Buczyński**

M. Tomasz **Rurka**

M. Jakub **Kapturzak**

M. Maciej **Sofiński**

M<sup>me</sup> Beata **Ślepowrońska**

M<sup>me</sup> Anna **Górka**

**République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic**

M. Luboš **Knížek**

M<sup>me</sup> Alena **Zátoková**



**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom**

M<sup>me</sup> Wonett **Hall**  
M<sup>me</sup> Lauren **Woolvett**  
M. Arne **Bale**

**Suède/Schweden/Sweden**

M. Henric **Strömberg**  
M<sup>me</sup> Ewa **Nordling**

**Suisse/Schweiz/Switzerland**

M. Colin **Bonnet**

**Turquie/Türkei/Turkey**

M. Mehmet Bülent **Özçelik**  
M. Öncü **Alper**  
M. Mustafa **Uz**  
M. Ahmet **Karakaş**

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

**Russie/Russland/Russia**

M. Ivan **Khilov**

**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**

**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. Jörg **Roth**  
M. Erwin **Sigrist**

**FuelsEurope**

M. Andreas **Witoszynskyj**

**UIC**

M. Jean-Georges **Heintz**

**UIP**

M. Rainer **Kogelheide**  
M. Philippe **Laluc**

**UIRR**

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

**UNIFE**

M. Tomasz **Wilk**

**V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat**

M. Jochen **Conrad**  
M<sup>me</sup> Katarina **Burkhard**

**VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters**

M. Werner **Küpper**  
M<sup>me</sup> Joana **Meenken**  
M. David **Ashman**  
M<sup>me</sup> Irina **Peremota**  
M<sup>me</sup> Helena **Gizeleza**

---