



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

OTIF/RID/CE/GTP/2019-A

22 janvier 2020

Original : allemand

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

**Rapport final de la 11^e session du Groupe de travail permanent de la Commission
d'experts du RID**

(Vienne, 25-28 novembre 2019)

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 21 ^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses	4 – 14	3
Point 4 : Interprétation du RID	15	5
Point 5 : Propositions de modifications au RID	16 – 26	5
A. Questions en suspens	16	5
B. Nouvelles propositions	17 – 26	5
Point 6 : Rapport du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »	27 – 55	7
Point 7 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS	56 – 76	11
Point 8 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	77 – 78	13
Point 9 : Divers	79 – 91	14
Annexe I : Textes adoptés par la 11 ^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-19013-CE-GTP11](#) (Secrétariat)

Document informel : [INF.1](#) (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire figurant dans la lettre d'invitation RID-19013-CE-GTP11 du 24 septembre 2019 est adopté. Le document informel INF.11 de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer est ajouté, pour le point 8 de l'ordre du jour, à la liste des documents à traiter présentée dans le document informel INF.1.

Point 2 : Présence

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 11^e session du Groupe de travail permanent (voir également l'annexe II) :

Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, 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 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), *Council on Safe Transportation of Hazardous Articles* (COSTHA), Union internationale des chemins de fer (UIC), Union internationale des wagons privés (UIP) et Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).

3. À la 6^e session du Groupe de travail permanent, M^{me} Caroline Bailleux (Belgique) a été élue présidente pour une durée indéterminée. À la 10^e session, M. Othmar Krammer (Autriche) a été élu vice-président pour une durée indéterminée.

Point 3 : Harmonisation avec la 21^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2018 et 2019 et par le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2018

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2019/6](#) (Secrétariat)

4. Le Groupe de travail permanent commence par approuver le document 2019/6 préparé par le Secrétariat avec les textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2018 et 2019 et par lui-même en novembre 2018. Après examen, il en corrige diverses erreurs (voir annexe I).
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 et d'examiner s'il est nécessaire de modifier les codes NHM d'autres rubriques.

5 bis Le représentant de la Russie constate que tant dans le texte actuel du RID que dans les modifications 2021, différents formats sont utilisés pour les codes alphanumériques. Alors que tous les codes alphanumériques apparaissent sans espaces dans le tableau A, ils sont donnés avec des espaces dans le texte des prescriptions des parties 1 à 7. Selon lui, cela compliquerait considérablement l'application du RID et le recours à des systèmes

informatiques. Le représentant de l'Autriche signale que dans les Recommandations de l'ONU, les codes alphanumériques sont toujours donnés sans espaces, même en dehors de la liste des marchandises dangereuses.

Définition d'exploitant d'un wagon-citerne

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2019/2](#) (Belgique)

6. Le Groupe de travail permanent adopte la modification proposée par la Belgique à la note de bas de page n° 7 pour la définition d'exploitant d'un wagon-citerne, dont l'objet est de mettre à jour les références aux directives de l'Union européenne (voir annexe I). En revanche, il rejette l'alignement de la définition d'exploitant d'un wagon-citerne sur la nouvelle définition d'exploitant d'un conteneur-citerne ou d'une citerne mobile car cela n'en améliorerait pas le texte.

Mise à jour des mesures transitoires

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2019/8](#) (Secrétariat)

7. Le Groupe de travail permanent adopte les propositions de modification des mesures transitoires présentées dans le document 2019/8, avec une modification supplémentaire au 1.6.1.47 (voir annexe I).
8. Le représentant du Royaume-Uni signale que les mesures transitoires au 1.6.3.16 et au 1.6.4.18 devront encore être adaptées à la prochaine Réunion commune RID/ADR/ADN (voir rapport [OTIF/RID/RC/2019-B/Add.1](#), paragraphes 28 à 30).

107^e session du WP.15 (Genève, 11-15 novembre 2017)

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2019/10](#) (Secrétariat)

9. Le Groupe de travail permanent reprend pour le RID les décisions du WP.15 présentées dans l'annexe I au document 2019/10 (voir annexe I).
10. En est exclu l'ajout dans la note de bas de page n° 5 au 6.8.2.1.18, le Groupe de travail permanent ayant constaté que cette note de bas de page apparaissait dans la colonne de droite (conteneurs-citernes) du RID, mais pas dans la colonne de droite de l'ADR. Afin d'aligner les prescriptions du RID applicables aux conteneurs-citernes sur celles de l'ADR, la note de bas de page n° 5 et le renvoi à cette note au 6.8.2.1.18 et au 6.8.2.1.19 sont biffés (voir annexe I).

Citernes du chapitre 6.8 RID/ADR dont le délai d'inspection a expiré

Document informel : [INF.9](#) (Suisse)

11. Dans son document informel INF.9, la représentante de la Suisse suggère une discussion pour déterminer si une prescription semblable à celle introduite dans les nouveaux 6.7.2.19.6.2, 6.7.3.15.6.2 et 6.7.4.14.6.2 du RID/ADR 2021 devrait être ajoutée dans le chapitre 6.8 du RID/ADR pour établir clairement les procédures à suivre en cas d'expiration du délai de trois mois après la date fixée pour l'épreuve intermédiaire du wagon-citerne.
12. La représentante de la Belgique et le représentant de l'UIP expliquent que les procédures sont déjà claires. En cas de dépassement du délai de trois mois, l'épreuve intermédiaire doit être rattrapée mais l'épreuve périodique, requise pour les citernes mobiles, n'est pas nécessaire. Pour les contrôles et épreuves suivants, c'est cependant la date initialement fixée qui reste déterminante.

13. Cette interprétation est confirmée par le représentant de l'Autriche qui signale que le 4.3.2.4.4 autorise l'acheminement de citernes vides non nettoyées après l'expiration du délai d'inspection en vue de leur contrôle.

Projet de rectificatif n° 2 pour l'édition 2019 du RID

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2019/7](#) (Secrétariat)

14. Le Groupe de travail permanent prend note du projet de rectificatif n° 2 pour l'édition 2019 du RID présenté comme document 2019/7 et l'approuve. Il confirme qu'il s'agit de corrections et pas de modifications. Il charge le Secrétariat de publier ce rectificatif, avec une correction supplémentaire au numéro ONU 3363 dans la version française (voir annexe I).

Point 4 : Interprétation du RID

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

Point 5 : Propositions de modifications au RID

A. Questions en suspens

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

B. Nouvelles propositions

Nouveaux textes du chapitre 6.8, du 1.8.6 et du 1.8.7 pour le RID 2021

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2019/3](#) (Belgique)

Documents informels : [INF.7](#) (UIP)
[INF.11](#), § 3 (ERA)

17. Dans son document 2019/3, la représentante de la Belgique attire l'attention sur le fait que le groupe de travail informel sur les contrôles et l'agrément des citernes de la Réunion commune prépare des propositions de modifications pour le chapitre 6.8 ainsi que pour le 1.8.6 et le 1.8.7 du RID/ADR. Selon elle, les textes proposés ne comportent jusqu'ici aucune modification concernant la procédure d'enregistrement/agrément de wagons-citernes et il n'est donc pas nécessaire d'adapter les textes pour le RID. Après leur adoption par la Réunion commune en mars 2020, les textes pourront également être adoptés sans problème par la Commission d'experts du RID à sa session de mai 2020.
18. Le représentant de l'UIP rappelle dans son document informel INF.7 que la reconnaissance mutuelle des contrôles et épreuves a été introduite dans le RID depuis déjà dix ans afin que les wagons-citernes n'aient pas à être réacheminés vers le pays d'agrément pour les contrôles et épreuves. Les textes proposés jusqu'ici reflètent le texte du RID, de sorte que l'organisme de contrôle peut être choisi soit dans le pays d'enregistrement soit dans le pays du contrôle. Il signale toutefois qu'il faudrait faire ressortir plus clairement que les agréments du pays de construction doivent toujours être reconnus. En cas d'enregistrement dans un autre État, il faudrait donc renoncer aux « vérifications de mise en service » nouvellement introduites, ou tout du moins clarifier dans quels cas exceptionnels ces vérifications sont nécessaires.
19. Le représentant de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer indique dans son document informel INF.11 que dans le cadre de l'agrément de véhicules, il est procédé à un contrôle administratif du certificat d'agrément de type de la citerne et du certificat d'épreuve initiale, sans que la teneur des certificats soit contrôlée sur le plan technique. Il explique que le détenteur fixe le domaine d'utilisation du véhicule, qui peut couvrir tout ou partie de l'Union européenne. L'État d'enregistrement est choisi par le demandeur, mais doit se trouver dans le

domaine d'utilisation du véhicule. **Le représentant de l'Agence confirme également que l'enregistrement d'un véhicule est une étape distincte ultérieure à l'agrément du véhicule.**

20. Le représentant de l'Agence est d'avis que les vérifications de mise en service ne peuvent remettre en question la procédure d'agrément. Elles ne peuvent servir qu'à constater que le véhicule présenté correspond effectivement au véhicule agréé.
21. Par conséquent, les représentants de l'Agence et de l'UIP se prononcent donc pour ne pas reprendre dans le RID le 1.8.7.5 proposé, ou du moins pour limiter l'étendue des vérifications de mise en service.
22. Le représentant de la Commission européenne indique que la Commission veille à ce que l'*acquis communautaire* et en particulier la directive 2010/35/UE (TPED) ne soient pas contredits. Il rappelle que la Commission prépare une décision du Conseil de l'Union européenne sur les modifications 2021 au RID et que seules des décisions mineures de la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars 2020 et du Groupe de travail permanent en mai 2020 pourront encore être intégrées. Il a l'impression que les conclusions du groupe de travail informel sur les contrôles et l'agrément des citernes ne sont pas encore prêtes pour adoption. Les modifications proposées ne pouvant de plus pas être considérées comme mineures, il faudrait envisager une entrée en vigueur en 2023.
23. La Présidente annonce que la prochaine réunion du groupe de travail informel sur les contrôles et l'agrément des citernes aura lieu du 11 au 13 décembre 2019 et prie les délégations intéressées de transmettre aussi rapidement que possible leurs remarques et propositions concernant les projets de modifications au président du groupe de travail informel¹.

Correction du terme « acier à grain fin » – Proposition de transfert au 1.2.1 de la définition de « acier à grain fin » – Proposition d'utilisation de « fine grain steel » en anglais

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2019/4](#) (Russie)

24. Dans son document 2019/4, le représentant de la Russie propose de préciser la définition de « acier à grain fin » donnée au 6.7.2.1 en renvoyant à la norme ISO 643:2012 et de la transférer au 1.2.1 puisqu'elle s'applique non seulement au chapitre 6.7, mais aussi au chapitre 6.8. En outre, il attire l'attention sur le fait que la grosseur des grains de ferrite est inversement proportionnelle à l'indice de grosseur des grains et propose d'utiliser le terme « indice de grosseur des grains » dans la définition d'acier à grain fin. Enfin, la Russie signale que dans la version anglaise du RID, plusieurs variantes légèrement différentes du terme sont utilisées.
25. Le Groupe de travail permanent confirme qu'il serait préférable de renvoyer dans la définition d'acier à grain fin au 6.7.2.1 à une norme ISO plutôt qu'à une norme ASTM et une norme EN. Il constate que cette définition serait également nécessaire au 6.7.3.1 et au 6.7.4.1, de sorte que le transfert au 1.2.1 pourrait également être envisagé. Plusieurs délégations se prononcent en faveur de l'utilisation du terme « indice de grosseur des grains » dans la définition.
26. Le représentant de la Russie est prié de soumettre une proposition au Sous-comité d'experts de l'ONU en tenant compte des commentaires livrés.

¹ M. Steve Gillingham, [steve.gillingham\[at\]dft.gov.uk](mailto:steve.gillingham[at]dft.gov.uk)

Point 6 : Rapport du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

Document : [OTIF/RID/CE/GTT/2019-A](#) (Secrétariat)

Résistance des wagons-citernes aux sollicitations se produisant pendant le transport ferroviaire selon le 6.8.2.1.2 du RID

Documents informels : [INF.4](#) (UIP)
[INF.10](#) (Allemagne)
[INF.12](#) (Allemagne/UIP)

27. M. Rainer Kogelheide, président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », présente au Groupe de travail permanent les paragraphes 34 à 41 du rapport OTIF/RID/CE/GTT/2019-A dans lesquels il est discuté d'une clarification à la note de bas de page n° 1 au 6.8.2.1.2.
28. Dans le document informel INF.4, le représentant de l'UIP propose des modifications au texte proposé dans l'annexe I au rapport OTIF/RID/CE/GTT/2019-A, auxquelles s'oppose en partie le représentant de l'Allemagne dans le document informel INF.10.
29. Le représentant de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer formule une réserve générale contre une modification de la note de bas de page n° 1 au 6.8.2.1.2. Les organismes notifiés ne devraient contrôler que la conformité aux spécifications techniques d'interopérabilité et à la directive sur l'interopérabilité. Les contrôles ne peuvent être étendus via une modification du RID.
30. La Présidente répond que les organismes notifiés doivent déjà à l'heure actuelle contrôler la conformité au RID. Le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » ajoute que le texte proposé sert simplement à préciser les tâches incombant déjà actuellement aux organismes notifiés.
31. Les représentants de l'Allemagne et de l'UIP proposent dans le document informel INF.12 un projet de texte révisé qui est adopté avec quelques modifications (voir annexe I). Le texte est placé entre crochets en raison de la réserve de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.
32. Les représentants de l'Allemagne et de l'UIP s'appuieront sur ce texte pour préparer une proposition de modification ou complément aux normes EN 12663-2:2010 et EN 14025.
33. Le Secrétariat informera la Réunion commune RID/ADR/ADN de la modification proposée de la norme EN 14025. Il soumettra également au Groupe mixte d'experts pour la coordination un extrait du présent rapport.

Très grands conteneurs-citernes

34. Le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » présente au Groupe de travail permanent les paragraphes 4a à 33 du rapport OTIF/RID/CE/GTT/2019-A, concernant les très grands conteneurs-citernes utilisés par l'entreprise BASF.

Document informel : [INF.13](#) (TU Berlin)

35. M. Goekhan Katmer de l'université technique de Berlin décrit dans sa présentation distribuée comme document informel INF.13 l'évaluation des risques réalisée sur mandat de BASF, dans le cadre de laquelle de très grands conteneurs-citernes chargés sur des wagons porte-conteneurs innovants ont été comparés avec des conteneurs-citernes de 20 pieds chargés sur des wagons porte-conteneurs traditionnels et avec des wagons-citernes. Il présente en particulier les conclusions figurant au paragraphe 6 du rapport OTIF/RID/CE/GTT/2019-A.

Accès aux documents

Document informel : [INF.3](#) (CEFIC)

36. Le représentant du CEFIC présente le document informel INF.3 qui explique comment les représentants des autorités nationales peuvent consulter la présentation faite par M. Hecht de l'université technique de Berlin à la 17^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », le document informel INF.4 de cette même réunion et le rapport technique de l'université technique de Berlin. Ce mode de publication a été choisi parce que les trois documents comportent des informations confidentielles.
37. Plusieurs représentants déplorent cet accès restreint aux documents. Pour pouvoir remplir leur obligation de garantir la sécurité du transport de marchandises dangereuses et afin d'être en mesure d'examiner les conclusions, ils doivent avoir un accès illimité sans l'intermédiaire d'une entreprise privée.
38. Le représentant de la Commission européenne indique que la directive (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 garantit l'accès public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission. Il recommande au représentant du CEFIC de masquer les parties véritablement confidentielles dans les documents puis de rendre ceux-ci publics.
39. Le représentant du CEFIC explique que le rapport de l'université technique de Berlin contient, à des fins de calcul, des données très détaillées sur la construction des très grands conteneurs-citernes et des wagons porteurs innovants, qui doivent être protégées. Il se **déclare disposé** à extraire **du rapport de** l'université technique de Berlin les parties concernant la manière dont l'étude scientifique a été menée, **mais ne contenant aucune information permettant la reproduction des très grands conteneurs-citernes protégés par brevet**, et à en autoriser la publication sur le site Internet de l'OTIF avec le document informel INF.14 de la 17^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » et la présentation.
- 39 bis** Le Groupe de travail permanent est d'accord avec cette façon de faire. Toutefois, le rapport technique complet devrait être disponible pour les représentants d'autorités nationales afin d'en permettre un examen complet.

Discussions générales

40. Diverses délégations voient positivement le système de transport présenté, car il est utile au renforcement du transport ferroviaire. Il est cependant regrettable que le Groupe de travail permanent n'en ait été informé qu'après l'agrément et pas en amont.
41. Le représentant de l'UIP explique que l'analyse des risques s'est appuyée sur les très grands conteneurs-citernes et wagons porteurs innovants utilisés par BASF et leurs conditions actuelles d'exploitation. Ils ne sont ainsi passés que sur des bosses de triage avec freins de voie automatiques et les très grands conteneurs-citernes n'ont été chargés que dans des terminaux de transbordement particuliers dont le personnel a été spécialement formé pour que ces très grands conteneurs-citernes ne soient chargés que sur les wagons porteurs adéquats. Aussi est-il nécessaire d'adapter les prescriptions pour éviter que le système soit mis en place dans des conditions d'exploitation pour lesquelles la sécurité du système n'a pas été contrôlée.
42. Concernant le paragraphe 13 du rapport OTIF/RID/CE/GTT/2019-A, le représentant de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer précise qu'il n'a pas demandé d'examen selon la méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation des risques. L'obligation de procéder à cet examen résulte de la MSC même. Il souligne que l'Agence n'a pas pour tâche de revoir les contrôles des organismes d'évaluation.

43. Il explique que lors de l'agrément des solutions innovantes, les paramètres du système, les conditions et les limites d'utilisation doivent être communiqués aux utilisateurs par le truchement du dossier technique du véhicule. Il incombe aux entreprises de transport ferroviaire de vérifier la compatibilité du véhicule avec l'itinéraire qu'il doit emprunter.
44. Le représentant du CEFIC explique que les conteneurs-citernes et wagons porteurs ont été construits conformément aux règlements applicables : l'analyse réalisée conformément à la MSC a montré qu'il n'y avait aucun changement significatif au sens de ladite méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques. Par conséquent, c'est volontairement qu'une appréciation des risques aussi détaillée a été menée.

Utilisation multimodale

45. Interrogé sur la possibilité d'utiliser les très grands conteneurs-citernes en transport multimodal, le représentant du CEFIC répond par l'affirmative. Il s'agit de conteneurs-citernes optimisés pour le transport ferroviaire, mais également autorisés en transport routier et de navigation intérieure, et pour certains également en transport maritime. Sur le site de BASF, ils sont déjà acheminés avec des véhicules autoguidés en transport intermodal avant ou après un parcours ferroviaire. L'autorisation de ces véhicules autoguidés sur certaines routes publiques aux alentours des terminaux intermodaux est en cours d'examen avec les ministères et autorités compétents en Allemagne. Les véhicules autoguidés ne roulant qu'à 25 km/h, un transport routier sur plus de 30 km ne serait pas économiquement viable. De plus, la préférence est donnée aux chemins de fer pour les distances de plus de 30 km, car le système devrait renforcer le trafic ferroviaire. Les très grands conteneurs-citernes vides non nettoyés sont déjà acheminés sans restrictions par véhicules routiers traditionnels sur des voies publiques, par exemple à des fins de nettoyage ou vers des ateliers. En revanche, le transport des très grands conteneurs-citernes de 75 tonnes avec des véhicules routiers traditionnels n'est possible que dans des cas exceptionnels avec des autorisations spéciales des autorités compétentes. BASF n'a pas demandé de telles autorisations. L'utilisation en trafic maritime (p. ex. pour les transports vers les États-Unis d'Amérique et la Chine) est prévue mais n'a pas encore été mise en œuvre car des infrastructures particulières (grues) sont nécessaires dans les terminaux, dont la construction prendra plusieurs années.
46. Le représentant de l'UIC demande si ces nouveaux conteneurs-citernes devraient être pris en compte dans l'IRS 50591 (« Caisnes amovibles pour transbordement horizontal – Conditions techniques à remplir pour l'utilisation en trafic international ») et l'IRS 50592 (« Unités de Transport Intermodal à transbordement vertical, autres que semi-remorques, aptes au transport sur wagons - Exigences minimales »), auxquelles renvoie le RID/ADR. L'UIC répondra à cette question avec le CEFIC pour la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». Ce point sera donc inséré dans l'ordre du jour de la réunion.
47. La représentante de l'Allemagne est d'avis qu'en cas d'utilisation multimodale des très grands conteneurs-citernes, le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN devrait discuter d'une définition, dans laquelle il s'agira de différencier les différents types de conteneurs-citernes.

Questions concernant la sécurité

Document informel : [INF.8](#) (Allemagne)

48. La représentante de l'Allemagne présente l'évaluation provisoire incluse dans le document informel INF.8 concernant différents éléments de l'évaluation des risques. Il a certes été constaté que les très grands conteneurs-citernes et les wagons porteurs innovants satisfaisaient aux prescriptions applicables, mais cela ne signifie pas que les prescriptions ne doivent pas être adaptées. Il faudrait poursuivre l'examen des conclusions de l'évaluation des

risques, non dans la volonté de les mettre en doute mais aux fins de l'amélioration des prescriptions.

49. Plusieurs délégations se rallient à la demande d'adaptation des prescriptions. Les wagons porteurs innovants ont été construits selon des exigences plus poussées (tourillons renforcés, tampons longue course) qui devraient figurer dans les prescriptions afin de garantir que les très grands conteneurs-citernes soient uniquement chargés sur des wagons porteurs avec ces caractéristiques de sécurité.

49 bis Le représentant du CEFIC considère qu'il n'est pas nécessaire de modifier les prescriptions pour les conteneurs-citernes dans la mesure où les différents essais et simulations ont montré que les conteneurs-citernes, y compris les très grands conteneurs-citernes, étaient sûrs. Les prescriptions existantes couvriraient donc aussi très bien les très grands conteneurs-citernes. Pour les wagons porteurs, des adaptations sont en revanche nécessaires en ce qui concerne le marquage des tourillons de façon à ce que tous les intervenants au transport puissent choisir les wagons porteurs adéquats pour le transport des conteneurs. En matière de sécurité, les wagons porteurs sont en principe adaptés, comme l'ont confirmé les essais et simulations réalisés. Les deux longerons externes en particulier constituent un avantage en termes de sécurité par rapport aux wagons-citernes : parmi les citernes examinées dans le cadre de la simulation de prise en écharpe, seul le wagon-citerne a échoué et cet échec était dû à l'absence de longerons externes.

50. La représentante de l'Allemagne rappelle qu'à la 15^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », le représentant de van Hool a été prié de présenter des documents d'agrément concernant le calcul de l'épaisseur de paroi et les matériaux utilisés (voir rapport [OTIF/RID/CE/GTT/2018-A](#), paragraphe 18). Le Groupe de travail permanent demande à nouveau que ces documents soient mis à disposition des représentants nationaux.

51. Le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » rappelle que dans le cadre d'une précédente réunion du groupe de travail, il avait déjà été constaté que les oscillations ne posaient pas problème en transport ferroviaire. La recommandation figurant dans les conclusions de l'université technique de Berlin de biffer les prescriptions sur le taux de remplissage au 4.3.2.2.4 du RID pour tous les conteneurs-citernes devrait être soumise à la Réunion commune RID/ADR/ADN en cas d'utilisation multimodale des très grands conteneurs-citernes.

52. Le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » indique que les cas de charge F1 et F2 sont prévus dans la norme EN 12663. Le cas F1 s'applique aux wagons qui peuvent être utilisés en libre circulation, y compris être triés par gravité, et sont conçus pour des valeurs d'accélération de 5g. Le cas F2 s'applique aux wagons qui ne peuvent pas passer par la bosse de triage et dont il suffit qu'ils soient conçus pour une valeur d'accélération de 2g. Les très grands conteneurs-citernes chargés sur des wagons porteurs innovants sont conçus pour une accélération de 3g et peuvent passer sur les bosses de triage avec freins de voie automatiques. Il faudrait donc clarifier si une classe intermédiaire entre F1 et F2 devrait être prévue.

Questions closes

53. Les discussions sur la fixation de constructions annexes soudées et sur la résistance à la pression des dispositifs de fermeture sur le réservoir (voir rapport OTIF/RID/CE/GTT/2019-A, paragraphes 23 à 26, et document informel INF.8, paragraphes 20 et 21) sont considérées comme closes. Le Secrétariat est prié de présenter à la Réunion commune une proposition y afférente de modification des prescriptions applicables aux conteneurs-citernes.

Prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

54. La date de la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » sera fixée par le Secrétariat en accord avec le président de groupe de travail.
55. Les délégations sont priées de soumettre les documents à traiter à cette prochaine réunion.

Point 7 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGSPrincipales différences entre les prescriptions RID et GOST pour la construction, l'équipement, la conception et les épreuves des wagons-citernes

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2019/5/Rev.1](#) (Russie)

Documents informels : [INF.5](#) (Russie)
[INF.6](#) (Russie)

56. À l'aide de deux présentations, le représentant de la Russie présente au Groupe de travail permanent l'état des travaux sur le nouveau chapitre 6.20 (Prescriptions de construction et d'épreuve pour les wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm) de l'annexe 2 au SMGS, ainsi que les questions apparues concernant les prescriptions de construction et d'épreuve pour les wagons-citernes pour voie normale.
57. Le représentant de la Russie informe le Groupe de travail permanent de divergences dans les prescriptions des normes GOST concernant les contrôles non destructifs des soudures. Il explique que ces divergences sont dues à une approche différente dans les prescriptions GOST concernées, le type de soudure et le mode de soudage y étant plus importants que l'étendue des contrôles non destructifs.
58. Le Groupe de travail permanent ne s'estime pas en mesure d'évaluer les répercussions en termes de sécurité de ces divergences et prie le représentant de la Russie d'examiner si la question de l'équivalence des prescriptions concernées pourrait être soumise au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN.
59. Concernant les conditions de remplissage des wagons-citernes avec des marchandises de la classe 2, le représentant de la Russie explique que les wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm peuvent être remplis non seulement selon le taux de remplissage (masse maximale admissible du contenu par litre de capacité), mais aussi selon le niveau de remplissage (max. 83 % à 85 %). Le niveau effectif de remplissage est détecté à l'aide d'appareils spéciaux et le remplissage est interrompu à l'aide d'un robinet d'arrêt d'équerre lorsque le niveau maximal est atteint. Avec cette méthode, la température de la matière de remplissage ne doit toutefois pas dépasser une certaine valeur.
60. Le représentant de l'UIP explique que cette méthode de remplissage n'est certes pas utilisée avec les wagons-citernes pour voie normale, mais qu'elle ne représente aucun risque de sécurité. Un tuyau de sonde ou une soupape de contrôle peuvent être employés au lieu de la méthode de remplissage actuelle.
61. Le représentant de la Russie informe le Groupe de travail permanent qu'il est prévu de faire passer de 8 à 10 ans l'intervalle entre les épreuves périodiques des wagons-citernes destinés au transport de gaz liquéfié.
62. Le Groupe de travail permanent estime que cette extension ne pose pas de problème de sécurité. Le représentant de l'UIP est d'avis qu'en raison de la corrosivité moindre des gaz liquéfiés, il pourrait être pertinent d'étendre l'intervalle entre les épreuves périodiques dans le RID également. Toutefois, étant donné que les épreuves intermédiaires ont lieu tous les quatre ans, une périodicité de 10 ans ne serait pas fonctionnellement avantageuse puisque la citerne

devrait à nouveau être soumise à une épreuve deux ans seulement après la dernière épreuve intermédiaire.

63. En ce qui concerne l'évaluation de la résilience des matériaux du réservoir et des cordons de soudure des wagons-citernes, le Groupe de travail permanent constate que les exigences proposées pour les wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm sont plus élevées que les exigences du 6.8.5.
64. Le Groupe de travail permanent prend note des divergences dans les prescriptions concernant la conductivité électrique de tous les éléments du wagons-citernes.
65. À sa dernière session déjà (Cracovie, 21-23 novembre 2018), le Groupe de travail permanent a été informé 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 était de 140 kJ par côté frontal du wagon pour les wagons-citernes avec attelage automatique (voir également rapport [OTIF/RID/CE/GTP/2018-B](#), paragraphes 41 et 42). Cette valeur correspond aux prescriptions de la norme GOST 32913-2014 pour les éléments d'absorption d'énergie de la classe T3, qui sont applicables aux wagons-citernes destinés au transport de marchandises particulièrement dangereuses.
66. Le représentant de l'UIP attire l'attention sur le fait que la disposition spéciale TE 22 est l'une des prescriptions du RID appartenant au domaine de compétences du Groupe mixte d'experts pour la coordination. La question de l'absorption minimale d'énergie des éléments d'absorption d'énergie pour les wagons-citernes avec attelage automatique a également été discutée à la dernière session du Groupe mixte (Berne, 9-10 septembre 2019) et des réserves ont à plusieurs reprises été émises quant à savoir si la valeur de 140 kJ était appropriée pour les wagons-citernes avec attelage automatique, vu la valeur bien plus élevée de 800 kJ applicable pour les wagons-citernes conventionnels. Par ailleurs, le représentant de l'UIP signale qu'il a été convenu pour les dispositions spéciales TE 22 et TE 25 que le RID ne définirait à l'avenir plus que les objectifs de protection pour les citernes et que les détails techniques apparaîtraient dans les STI et PTU. L'UIP a été chargée de préparer une proposition en conséquence pour la prochaine session du Groupe mixte (Berne, 8-9 septembre 2020).
67. Le représentant de la Russie présente la proposition figurant au paragraphe 22 du document informel INF.5 visant à modifier la disposition spéciale TE 14. Avec cette modification, la disposition spéciale TE 14 tiendrait compte des wagons-citernes équipés d'une isolation thermique et d'un système de chauffage et utilisés par exemple pour le transport de soufre fondu (UN 2448) ou de brai liquide (UN 2810). Dans ces wagons-citernes, l'isolation thermique n'est pas en contact direct avec le réservoir, mais avec le système de chauffage.
68. Le Groupe de travail permanent fait bon accueil à cette proposition de la Russie. La disposition spéciale TE 14 figurant à la fois dans le RID et dans l'ADR, il prie le représentant de la Russie de soumettre une proposition correspondante au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN.
69. Le Groupe de travail permanent prie le représentant de la Russie, qui demande pourquoi le RID n'autorise pas l'utilisation de l'acier trempé à l'eau pour la construction de réservoirs soudés et quelles sont les méthodes autorisées pour la fabrication d'acier laminé pour les réservoirs soudés, de soumettre un document sur ce sujet aux experts en matériaux du groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN.
70. Le représentant de la Russie fait observer que les prescriptions du RID pour le calcul de l'épaisseur minimale de paroi du réservoir sont équivoques et peuvent donner lieu à diverses interprétations. Il souligne en particulier que le 6.8.2.1.16 ne définit la contrainte σ pour tous les métaux et alliages qu'à la pression d'épreuve mais pas à la pression d'épreuve et de calcul et que les prescriptions du 6.8.2.1.13 contrediraient celles du 6.8.2.4.1. Le représentant de l'UIP confirme que la prescription au 6.8.2.1.16 devrait être vérifiée. Par conséquent, le Groupe

de travail permanent prie le représentant de la Russie de soumettre une proposition sur le sujet au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

71. Concernant le transport d'acide nitrique hautement concentré (UN 2031) contenant plus de 70 % d'acide, le représentant de la Russie fait observer que différentes exigences quant aux matériaux sont définies dans le RID pour les emballages, citernes mobiles et réservoir des wagons-citernes pour le transport de cette matière. Alors qu'aucune exigence n'est définie concernant les matériaux pour les citernes mobiles, la virole et les fonds des fûts et bidons en aluminium doivent être en aluminium pur à 99 % au moins ou en alliage d'aluminium. Pour les réservoirs des wagons-citernes, la disposition spéciale TC 6 prévoit uniquement l'utilisation d'aluminium d'une pureté égale ou supérieure à 99,5 %. Étant donné que les réservoirs en aluminium de ce degré de pureté doivent avoir des parois plus épaisses, il en résulte un désavantage économique pour les constructeurs de wagons-citernes.
72. Le représentant de la Russie informe le Groupe de travail permanent que des essais de recherche et en laboratoire ont été réalisés dans son pays qui ont confirmé qu'en présence d'acide nitrique hautement concentré, la vitesse de corrosion des alliages d'aluminium était comparable à celle de l'aluminium d'une pureté égale ou supérieure à 99,5 %. En conséquence, il propose que soit autorisé le transport d'acide nitrique hautement concentré dans des wagons-citernes dont les réservoirs sont en alliage d'aluminium.
73. Les représentants de l'UIP et du Royaume-Uni appuient les remarques de la Russie et seraient favorables à un examen de cette question au sein du groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Le représentant de la Russie est prié de préparer un document sur la question.
74. Concernant l'exigence au 6.8.3.2.4, le représentant de la Russie précise que les robinets d'arrêt d'équerre utilisés pour le remplissage des wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm (voir également paragraphe 59) ont un diamètre nominal de 6 mm et ne sont pas munis d'un dispositif interne d'obturation. Par conséquent, il serait nécessaire de compléter la prescription du 6.8.2.3.4 pour le chapitre 6.20 en ce sens que le dispositif interne d'obturation ne serait pas obligatoire pour les dispositifs de contrôle du remplissage / de la vidange à condition que le wagon-citerne soit équipé d'un dispositif de protection des robinets.
75. Le Groupe de travail permanent prend note de l'intention de compléter la prescription du 6.8.2.3.4 pour le chapitre 6.20 de l'annexe 2 au SMGS.
76. Le Groupe de travail permanent recommande au représentant de la Russie de transmettre au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN la question de la définition des « forces extérieures » en lien avec la conception ou la protection du dispositif interne d'obturation et de son siège, comme prévu au 6.8.2.2.2, conjointement avec la proposition de modification du paragraphe. Le représentant de la Russie déclare qu'il réfléchira à la préparation d'un tel document.

Point 8 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

Document informel : [INF.11](#) (ERA)

77. Le Groupe de travail permanent prend note des informations fournies dans le document informel INF.12 de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.
78. Plusieurs délégations soutiennent la proposition de l'Agence d'ajouter dans la note de bas de page au 1.9.3 du RID/ADR/ADN un renvoi aux guides élaborés par l'Agence et la Commission européenne pour faciliter l'application du cadre technique harmonisé pour le transport terrestre des marchandises dangereuses. Le représentant de l'Agence soumettra une proposition en ce sens à la Réunion commune RID/ADR/ADN, qui comportera comme possibilités soit de remplacer, soit de compléter le renvoi actuel.

Point 9 : Divers

Équivalence des prescriptions des États-Unis relatives à la construction et aux épreuves des wagons-citernes

Documents : [OTIF/RID/CE/GTP/2019/1](#) (Secrétariat)
[OTIF/RID/CE/GTT/2019-A](#), paragraphes 46 à 52 (Secrétariat)

79. Dans son document OTIF/RID/CE/GTP/2019/1, le Secrétariat informe le Groupe de travail permanent de l'intention des États membres du Conseil de coopération des États arabes du Golfe (CCG) d'adhérer à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et ainsi au RID, ainsi que des contrats déjà conclus par les Chemins de fer saoudiens (SAR) pour la livraison de 1 500 wagons-citernes construits selon les normes nord-américaines. Le document a déjà été présenté comme document informel INF.2 à la 17^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » pour une discussion préliminaire (Ludwigshafen, 14-15 octobre 2019 ; voir rapport OTIF/RID/CE/GTT/2019-A, paragraphes 46 à 52).
80. Le représentant de l'UIP déclare que le système nord-américain n'est en rien équivalent au système européen, en raison de différences fondamentales quant à la longueur des trains, le poids des trains ou encore les attelages à tampon central, mais aussi de différences dans les prescriptions pour les marchandises dangereuses, comme l'absence des trois dispositifs de fermetures en série. L'utilisation exclusivement nationale de ces wagons-citernes nord-américains dans un système fermé ne pose pas de problème. En revanche, puisqu'ils ne sont pas conformes au RID, ils ne pourront pas être utilisés en trafic international avec d'autres États parties au RID.
81. Le représentant de l'Autriche remarque qu'à l'échelle régionale, les dérogations prévues au 1.5.1 pourraient s'appliquer aux transports entre États du CCG. Les Chemins de fer saoudiens devraient donc dans un premier temps se demander où ces wagons-citernes seront exploités.
82. Pour ce qui est d'une éventuelle étude, le représentant de l'UIC souligne qu'il faudrait également l'étendre à des éléments d'exploitation (p. ex. gabarit, longueur des trains, poids des trains).
83. Le représentant de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer fait remarquer que les STI ont été élaborées sur la base du système ferroviaire européen existant. Si de nouveaux types de véhicules sont autorisés, il faut veiller à ce que tous les aspects des STI et PTU soient pris en compte.
84. Certaines délégations remettent en question l'utilité d'une éventuelle étude. Le représentant des Pays-Bas estime que c'est en principe aux candidats à l'adhésion de mener une étude pour prouver l'équivalence des prescriptions.
85. Le Groupe de travail permanent confirme la conclusion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » que les renvois aux normes régionales CEN ne devraient pas à l'avenir être remplacés par des renvois aux normes mondiales ISO.

Lignes directrices pour l'application du 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2019/9](#) (Secrétariat)

86. Le document 2019/9 comporte les lignes directrices adoptées par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour l'application du 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN.
87. Le Groupe de travail permanent approuve les lignes directrices et prie le Secrétariat de les mettre à disposition sur le site Internet de l'OTIF.

Remerciements

88. La Présidente et le Secrétariat présentent leurs remerciements à la délégation autrichienne pour la très bonne organisation de la session et de la soirée commune.
89. 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.
90. Le Vice-président remercie la Présidente de sa conduite efficace des discussions.

Prochaine session

91. La 12^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu les 25 et 26 mai 2020 à Berne. La 56^e session de la Commission d'experts du RID, à laquelle toutes les modifications prévues pour l'édition 2021 seront adoptées, aura ensuite lieu le 27 mai 2020. Le délai de soumission des documents pour les deux sessions court jusqu'au **10 avril 2020**.
-

**Textes adoptés par la 11^e session du Groupe de travail permanent
de la Commission d'experts du RID**

A. Amendements au document OTIF/RID/CE/GTP/2019/6 :

TABLE DES MATIÈRES

Partie 6 [L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 1.2

1.2.1 Dans la définition de « **exploitant d'un wagon-citerne** », modifier la note de bas de page 7) comme suit :

« ⁷⁾ Le terme « exploitant » est équivalent au terme « détenteur » tel que défini à l'article 2, n), de l'appendice G à la COTIF (ATMF), ainsi qu'à l'article 3.19 de la directive 2016/798/UE relative à la sécurité ferroviaire et à l'article 2.21 de la directive 2016/797/UE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2019/2 tel qu'amendé]

Chapitre 1.6

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

Chapitre 2.2

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

Chapitre 3.2

Tableau A

UN 2037 [L'amendement dans les versions anglaise et allemande ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 4.1

4.1.4.1

P 003 Dans l'amendement à la disposition spéciale d'emballage **PP 16**, remplacer « P 801 (2) » par :

« P 801 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

[L'amendement à la disposition spéciale d'emballage PP 32 dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

P 410 [L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

- P 501** Supprimer l'amendement.
- P 502** Supprimer l'amendement.
- P 504** Supprimer l'amendement.
- P 801** [L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]
- 4.1.8.6** Supprimer l'amendement.

[Document de référence :OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

Chapitre 5.1

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

- Partie 6** [L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 5.4

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

Chapitre 6.1

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

Chapitre 6.2

- 6.2.3.5.1** Pour la norme « EN ISO 18119:2018 », supprimer les crochets.

[Document de référence :OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

- 6.2.4.1** Pour la norme « EN 12807:2019 », supprimer les crochets.

[Document de référence :OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

- 6.2.4.2** Pour la norme « EN ISO 18119:2018 », supprimer les crochets.

[Document de référence :OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

Chapitre 6.7

- 6.7.2.19.6** Remplacer « Contrôle, épreuve et remplissage des citernes mobiles » par :
« Contrôles et épreuves des citernes mobiles et remplissage ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

- 6.7.3.15.6** Remplacer « Contrôle, épreuve et remplissage des citernes mobiles » par :
« Contrôles et épreuves des citernes mobiles et remplissage ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

- 6.7.4.14.6** Remplacer « Contrôle, épreuve et remplissage des citernes mobiles » par :
« Contrôles et épreuves des citernes mobiles et remplissage ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

Chapitre 6.8

- 6.8.2.1.18** Supprimer l'amendement.

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

Amendements supplémentaires :

Chapitre 1.6

- 1.6.1.1** [Les amendements au 1.6.1.1 dans les versions anglaise et allemande sont déjà pris en compte dans la version française du document OTIF/RID/CE/GTP/2019/6.]

- 1.6.1.30** Modifier comme suit :

« **1.6.1.30** (supprimé) ».

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2019/8 et OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

- 1.6.1.47** Modifier comme suit :

« **1.6.1.47** (supprimé) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

- 1.6.3.3.2** Modifier comme suit :

« **1.6.3.3.2** (supprimé) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2019/8]

- 1.6.3.27** À l'alinéa a), supprimer le dernier sous-paragraphe.

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2019/8]

Chapitre 1.10

- 1.10.4** Dans la première phrase, remplacer « et 0500 » par :

« , 0500, 0512 et 0513 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

Chapitre 4.1

- 4.1.1.10** À la fin du paragraphe d'introduction avant les alinéas, supprimer :

« ou ».

Au début de l'alinéa b) et de l'alinéa c), supprimer :

« ou ».

À la fin de l'alinéa b), ajouter :

« ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

Chapitre 5.4

5.4.1.1.12 Remplacer « 1^{er} JANVIER 2019 » par :

« 1^{er} JANVIER 2021 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2019/8]

Chapitre 6.8

[6.8.2.1.2 Modifier la note de bas de page 1) comme suit :

« ¹⁾ Ces exigences sont considérées comme satisfaites si :

a)

- l'organisme notifié chargé de vérifier la conformité à la spécification technique d'interopérabilité (STI) concernant le sous-système « Matériel roulant – Wagons pour le fret » du système ferroviaire de l'Union européenne (règlement (CE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013), ou
- l'organisme d'évaluation chargé de vérifier la conformité aux prescriptions techniques uniformes (PTU) concernant le sous-système « Matériel roulant – Wagons pour le fret » : WAGONS – (Réf. A 94-02/2.2012 du 1^{er} janvier 2014)

a procédé à l'évaluation de la conformité aux prescriptions suivantes en plus des exigences des STI ou PTU susmentionnées, et a confirmé cette conformité au moyen du certificat correspondant :

- 1) superposition des cas de charge déterminants pour l'évaluation de la résistance avec la pression maximale de service de la citerne,
- 2) prise en compte de la plage de températures de service de la citerne pour les cas de charge déterminants pour l'évaluation de la résistance,
- 3) prise en compte de l'épaisseur minimale du réservoir selon le 6.8.2.1 et le 6.8.2.6 du RID pour les cas de charge déterminants pour l'évaluation de la résistance,
- 4) dispositions spéciales TE 22 et TE 25 du 6.8.4 b) du RID.

Pour l'évaluation des points 1 à 3, les procédures et contraintes maximales autorisées selon les STI et PTU et les normes auxquelles elles renvoient s'appliquent ;

et

b)

pour les citernes avec revêtement intérieur, l'autorité compétente pour l'épreuve de type visée au 6.8.2.3.1 du RID ou un organisme désigné par elle a contrôlé et certifié la résistance du revêtement intérieur, en particulier si ses propriétés élastiques sont inférieures à **celles du réservoir**, par exemple s'il s'agit d'ébonite ou d'émail, dans les cas de charge déterminants pour l'évaluation de la résistance de la citerne. Les organismes concernés se communiquent les données nécessaires résultant des cas de charge.

[Documents de référence : document informel INF.12 tel qu'amendé]

6.8.2.1.18 Supprimer la note de bas de page 5) et la référence à la note de bas de page 5).

6.8.2.1.19 Supprimer la référence à la note de bas de page 5) (deux fois).

Renommer les notes de bas de page 6) à 23) comme notes de bas de page 5) à 22).

B. Publication des lignes directrices pour l'application du 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN sur le site Internet de l'OTIF

Lignes directrices adoptées telles qu'elles figurent dans le document OTIF/RID/CE/GTP/2019/9.

C. Rectificatif n° 2 à l'édition 2019 du RID figurant dans le document OTIF/RID/CE/GTP/2019/7 adopté avec la modification suivante :

Chapitre 3.2

Tableau A

UN 3363 Dans la colonne (20), supprimer :

« 90 ».

Annexe II**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants****I. États parties au RID/RID-Vertragsstaaten/RID Contracting States****Allemagne/Deutschland/Germany**

M. Alfons **Hoffmann**
M^{me} Gudula **Schwan**
M. Frank **Jochems**

Autriche/Österreich/Austria

M. Othmar **Krammer**
M. Gerhard **Mayer**

Belgique/Belgien/Belgium

M^{me} Caroline **Bailleux**

Bosnie-Herzégovine/Bosnien-Herzegowina/Bosnia-Herzegovina

s'est excusée/entschuldigt/excused

Croatie/Kroatien/Croatia

M. Branko **Mikulić**

Danemark/Dänemark/Denmark

M^{me} Bolette **Daugaard**

Espagne/Espanien/Spain

s'est excusée/entschuldigt/excused

Finlande/Finnland/Finland

M. Jouni **Karhunen**

France/Frankreich/France

M. Michel **Korhel**

Grèce/Griechenland/Greece

s'est excusée/entschuldigt/excused

Italie/Italien/Italy

M. Benedetto **Legittimo**
M. Salvatore **Ullo**
M. Mauro **Pastorino**
M. Rocco **Cammarata**
M. Andrea Giuseppe **Ercole**

Lettonie/Lettland/Latvia

M^{me} Marianna **Heislere**
M. Valerijs **Stuppe**
M. Dainis **Lacis**
M^{me} Lubova **Marigina**

Lituanie/Litauen/Lithuania

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

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

M. Iliass **Zerktouni**
M. Albrecht **Wustrau**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

M. Arjan **Walsweer**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

M. Luboš **Knížek**
M^{me} Alena **Zátopková**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

M^{me} Wonett **Hall**
M^{me} Anita **Moinizadeh**
M. Arne **Bale**

Slovaquie/Slowakei/Slovakia

M^{me} Olga **Dmitrieva**

Suède/Schweden/Sweden

M. Henric **Strömberg**
M. Joakim **Agås**

Suisse/Schweiz/Switzerland

M^{me} Valérie **Blanchard Bakx**

Turquie/Türkei/Turkey

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

Ukraine/Ukraine/Ukraine

M. Dmytro **Shevchenko**
M^{me} Yelyzaveta **Holovko**
M. Vadym **Drobovych**
M. Vadym **Trepyton**

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

Russie/Russland/Russia

M. Ivan **Khilov**
M. Alexandr **Khristolyubov**

**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** (VCI)
- M. Erwin **Sigrist** (scienceindustries)
- M. Thorsten **Bieker** (BASF)
- M. Marc Frederic **Schroeder** (BASF)
- M. Goekhan **Katmer** (TU Berlin)

COSTHA

- M. Ivan **Schmelczer**

UIC

- M. Jean-Georges **Heintz**

UIP

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

UIRR

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

V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

- M. Jochen **Conrad**
- M^{me} Katarina **Burkhard**

VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

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