



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

OTIF/RID/CE/GTP/2020-A

21 décembre 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 12^e session du Groupe de travail permanent de la Commission
d'experts du RID**

(Réunion à distance, 24-26 novembre 2020)

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 – 7	3
Point 4 : Propositions de modifications au RID	8 – 39	4
A. Questions en suspens	8 – 16	4
B. Nouvelles propositions	17 – 39	5
Point 5 : Rapport du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »	40 – 64	8
Point 6 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS	65 – 67	12
Point 7 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	68 – 73	13
Point 8 : Divers	74 – 79	13
Annexe I : Textes adoptés par la 12 ^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-20018-CE-GTP12](#) (Secrétariat)

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

1. L'ordre du jour provisoire figurant dans la lettre de convocation RID-20018-CE-GTP12 du 11 septembre 2020 est adopté conjointement avec le document informel INF.1 listant les documents présentés pour chaque point de l'ordre du jour.

POINT 2 : Présence

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 12^e session du Groupe de travail permanent (voir également l'annexe II) :

Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Slovénie, 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 et l'Agence ferroviaire européenne 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), Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) et Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE).

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 : Interprétation du RIDDemande de clarification sur l'agrément des citernes et la mise en service des citernes après construction/maintenance

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2020/2/Rev.1](#) (UIP)

4. Dans son document 2020/2/Rev.1, l'UIP demande si le certificat d'inspection initiale doit obligatoirement être présenté pour l'agrément des wagons-citernes, ou si les indications sur la plaque de la citerne et leur photo suffisent. Dans son expérience, les certificats de contrôle de citerne sont parfois délivrés quelques semaines après l'inspection du wagon-citerne, ce qui résulte en de coûteux délais pour la remise en service des wagons-citernes.
5. Alors que deux États soutiennent l'approche proposée par l'UIP dans la mesure où elle correspond à la pratique actuelle, le représentant de la Commission européenne fait remarquer qu'avec le 4^e paquet ferroviaire, c'est l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer qui est responsable de l'agrément des wagons. Un agrément ne peut être accordé qu'une fois que toutes les pièces **officielles** requises ont été présentées. Il est absolument nécessaire de procéder ainsi, car il faudrait autrement prévoir cette facilitation pour tous les autres composants des wagons de marchandises.
6. La Présidente suggère que la solution devrait être cherchée en dialogue avec les organismes de contrôle. Pour accroître leur compétitivité, ceux-ci devraient entre autres améliorer leurs performances.

7. En conséquence, le représentant de l'UIP retire son document.

POINT 4 : Propositions de modifications au RID

A. Questions en suspens

Vérification de mise en service des wagons-citernes

Documents : [OTIF/RID/CE/GTP/2020/4](#) (Secrétariat)
 [OTIF/RID/CE/GTP/2020/8](#) (Belgique)
 [OTIF/RID/CE/GTP/2020/9](#) (UIP)

Documents informels : [INF.5](#) (ERA)
 [INF.10](#) (Secrétariat)

8. Dans son document 2020/4, le Secrétariat synthétise les discussions menées jusqu'à présent sur l'introduction de vérifications de mise en service des wagons-citernes, proposée par le groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Il conviendrait d'apporter des clarifications pour le secteur ferroviaire dans les États membres de l'Union européenne, sans pour autant abandonner la possibilité de vérifications de mise en service des wagons-citernes à cause de règles différentes dans les États parties au RID non membres de l'Union européenne.
9. La Belgique avance dans son document 2020/8 que la vérification pourrait s'effectuer, lorsqu'elle est demandée, au moment de l'immatriculation du wagon.
10. Dans son document 2020/9, l'UIP propose une modification au nota proposé par le groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes au 6.8.1.5.5. Il devrait être précisé que, du moins pour les wagons-citernes autorisés par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, aucun contrôle supplémentaire n'est prescrit.
11. L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer propose dans son document INF.5 l'introduction d'une note de bas de page au 1.8.7.5.3 indiquant les responsabilités au sein de l'Union européenne en cas d'échec de **cette nouvelle** vérification de mise en service.
12. Le Groupe de travail permanent estime que la proposition de texte préparée par le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN en septembre 2020 pour la première phrase de la colonne de gauche du 6.8.1.5.5 du RID (voir document 2020/4), reproduite dans le document 2020/8 de la Belgique, répond adéquatement aux réserves qu'il avait émises. Le Groupe de travail permanent juge essentiel de préciser que cette vérification n'est pas régulière mais très occasionnelle, de façon à éviter tout conflit avec le droit ferroviaire de l'UE. En revanche, il importe peu que cette précision apparaisse dans le texte même du 6.8.1.5.5 ou prenne la forme d'un nota. Le représentant de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer propose d'employer « à titre exceptionnel » à la place de « à titre occasionnel ».
13. Le Groupe de travail permanent adopte pour le 1.8.7.5.3 et entre crochets la note de bas de page proposée par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (voir annexe I).
14. Dans son document informel INF.10, le Secrétariat formule un texte supplémentaire pour tenir compte des États parties au RID qui sont également parties aux ATMF mais ne sont pas membres de l'UE. Ce texte est adopté comme deuxième paragraphe, entre crochets lui aussi, de la note de bas de page au 1.8.7.5.3 proposée par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (voir annexe I).

15. Concernant la proposition de l'UIP de modifier le nota au 6.8.1.5.5, les avis sont partagés. L'Allemagne relève que l'on entend par « surveillance du marché » le fait de garantir la conformité pendant toute la durée de vie, ce qui n'est pas encore réglementé dans le RID. Par conséquent, ce terme ne devrait pas être utilisé. D'autres délégations estiment que ce nota modifié n'est pas nécessaire ou qu'il pourrait être raccourci. Le Groupe de travail permanent décide d'adopter pour l'instant entre crochets la proposition de l'UIP.
16. Le Groupe de travail permanent est unanime sur le fait qu'avec les textes adoptés pour l'heure entre crochets, la vérification **facultative** de mise en service proposée par le groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes n'entre plus en conflit avec le droit ferroviaire de l'UE. Le Secrétariat est prié de transmettre les résultats de cette discussion au président du groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes.

B. Nouvelles propositions

Fixation de constructions annexes soudées

Documents : [OTIF/RID/CE/GTP/2020/1](#) (Secrétariat)
 [OTIF/RID/CE/GTP/2020/5](#) (UIP)
 [OTIF/RID/CE/GTP/2020/16](#) (Belgique)

17. Dans son document 2020/1, le Secrétariat prie le Groupe de travail permanent de déterminer si les différentes versions linguistiques du 6.8.2.2.1 doivent être alignées ou si formuler simplement l'objectif de protection, comme cela a été décidé pour les conteneurs-citernes et véhicules-citernes, serait suffisant. Les différentes versions linguistiques sont mises en regard dans le document 2020/16 de la Belgique.
18. Dans son document 2020/5, l'UIP propose d'aligner la colonne de gauche du 6.8.2.2.1 sur le texte adopté pour les conteneurs-citernes et véhicules-citernes. Le représentant de l'UIP explique que la norme EN 14025 est en cours de révision et que la question de la fixation de constructions annexes soudées doit être intégrée dans la nouvelle version de la norme, à paraître en 2023.
19. Le Groupe de travail permanent décide pour l'instant de reprendre le texte adopté pour les conteneurs-citernes et véhicules-citernes (« Les éléments soudés doivent être fixés au réservoir de manière à éviter la déchirure du réservoir. ») dans la colonne de gauche du 6.8.2.2.1 pour les wagons-citernes. Cette phrase est complétée entre crochets par la phrase « Par exemple, les mesures suivantes permettent de satisfaire à cette condition : » introduisant les trois tirets existants (voir annexe I).
20. Dès que les mesures visées au 6.8.2.2.1 du RID seront intégrées dans la nouvelle version de la norme EN 14025, il ne sera plus nécessaire de les mentionner dans le RID.

Indication des gaz effectivement transportés sur la citerne

Documents : [OTIF/RID/CE/GTP/2020/3](#) (Secrétariat)
 [OTIF/RID/CE/GTP/2020/6](#) (Belgique)
 [OTIF/RID/CE/GTP/2020/10](#) (UIP)

21. Dans son document 2020/3, le Secrétariat rapporte une discussion menée dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN en septembre 2020 sur le 4.3.3.3.2 du RID, lors de laquelle il a été décidé de biffer pour les véhicules-citernes, véhicules-batteries, CGEM et conteneurs-citernes la disposition disant que seules les indications relatives au gaz chargé ou au dernier gaz contenu doivent être visibles et que toutes les indications relatives aux autres gaz doivent être masquées.

22. La Belgique propose dans son document 2020/6 de conserver les panneaux rabattables utilisés jusqu'ici pour les wagons-citernes et wagons-batteries, sur lesquels sont indiqués la désignation du gaz transporté ainsi que les limites de charge en tenant compte de la masse maximale admissible de chargement.
23. Dans le document 2020/10, l'UIP propose à l'inverse de supprimer le 4.3.3.3.2 pour les wagons-citernes également. Selon le représentant de l'UIP, toutes les données pertinentes pour plusieurs gaz pourraient sans problème apparaître sur une ou plusieurs grilles de limites de charge ou sur des feuilles autocollantes.
24. Les représentants de l'Allemagne et de l'Italie soutiennent la proposition de la Belgique pour le maintien des panneaux rabattables et l'Allemagne estime que le 4.3.3.3.2 devrait faire référence au 6.8.3.5.7 et au 6.8.3.5.6.
25. Le représentant de l'UIP est prié de présenter à la prochaine session du Groupe de travail permanent un nouveau document déterminant également si le système actuel doit vraiment être modifié.

Utilisation de « raccords secs »

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2020/12](#) (Pays-Bas/UIP)

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

26. Dans leur document 2020/12, les Pays-Bas et l'UIP réouvrent une discussion sur les raccords secs, qui a été menée par la Réunion commune en septembre 2013 mais n'a toutefois pas débouché sur une **proposition d'amélioration du libellé actuel**. Les Pays-Bas et l'UIP demandent **que soit introduite à la fin du septième alinéa du 6.8.2.2.2 une note de bas de page confirmant qu'avec les raccords secs, un indicateur d'ouverture/fermeture n'est pas nécessaire**.
27. Dans son document informel INF.9, l'UIC soutient la proposition sur le principe, mais propose de supprimer la mention « et des systèmes similaires » ainsi que la deuxième phrase (« S'ils ne sont pas connectés à un "raccord femelle", ces raccords sont toujours fermés. »), car le RID ne comporte pas de spécifications sur les « raccords femelles ».
28. Le Groupe de travail permanent prie les Pays-Bas et l'UIP de présenter à la Réunion commune RID/ADR/ADN un document révisé tenant compte de la modification proposée dans le document informel INF.9 et des commentaires formulés par les différentes délégations.

Régulation de température pour les matières qui polymérisent

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2020/14](#) (Allemagne)

Documents informels : [INF.8](#) (Royaume-Uni)
[INF.11](#) (Royaume-Uni)

29. Dans son document 2020/14, l'Allemagne propose de combler un vide réglementaire pour les matières qui polymérisent nécessitant une régulation de température et à ce titre non admises au transport, et d'introduire des critères pour déterminer si la régulation de température est requise.
30. Le Royaume-Uni soutient cet ajout dans son principe, mais propose dans le document informel INF.8 d'intégrer les critères pour les matières qui polymérisent des classes 2, 3, 6.1 et 8 dans les critères de classification de ces classes.

31. Le Groupe de travail permanent adopte l'option 1 du document 2020/14 sans le deuxième tiret, ainsi que la proposition pour les matières qui polymérisent des classes 2, 3, 6.1 et 8 du document informel INF.8 (voir annexe I).
32. Dans le document informel INF.11 établi pendant la session, le Royaume-Uni propose une modification consécutive pour le 1.1.4.4.1 applicable au ferroutage.
33. Dans la mesure où la disposition spéciale 386 n'est associée qu'aux matières dont les propriétés polymérisantes sont connues, mais que les critères applicables aux matières qui polymérisent peuvent également concerner des matières auxquelles la disposition spéciale 386 n'est pas encore associée, le Groupe de travail permanent décide de renoncer à lister les numéros ONU. Il décide d'introduire le deuxième tiret de l'option 1 du document 2020/14 comme tiret supplémentaire au 1.1.4.4.1 (voir annexe I).

108^e session du WP.15 (Genève, 10-13 novembre 2020)

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2020/15](#) (Secrétariat)

34. Le Groupe de travail permanent prend note du document 2020/15 du Secrétariat reprenant les principales discussions de la dernière session du WP.15 pouvant également intéresser le Groupe de travail permanent.
35. Le Groupe de travail permanent adopte pour le RID également la précision adoptée par le WP.15 pour la mesure transitoire au 1.6.4.55 (voir paragraphe 21 *bis* du document 2020/15) et les modifications présentées à l'annexe I du document 2020/15 pour le 1.1.3.6.3 et le chapitre 3.2, tableau A (voir annexe I).
36. Pour les paragraphes 59 à 61 du document 2020/15, la représentante de l'Espagne déclare qu'elle a entre temps transmis un projet d'accord particulier multilatéral aux parties contractantes à l'ADR, qui permettrait de renoncer à l'épreuve de lixiviation visée au 2.2.7.2.3.1.4 pour les matières radioactives de faible activité spécifique LSA III. Dans la mesure où ces matières ne sont pas transportées par le rail en Espagne et que l'Espagne ne peut donc pas être à l'initiative d'un accord particulier multilatéral pour le RID, elle prie les États parties aux RID intéressés de prendre contact avec elle.

Projet de rectificatif aux textes de notification OTIF/RID/NOT/2021 du 1^{er} juillet 2020

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2020/7](#) (Secrétariat)

37. Dans son document 2020/7, le Secrétariat a compilé les corrections pour les erreurs constatées dans les textes de notification OTIF/RID/NOT/2021 lors de l'établissement de la version finale de l'édition 2021 du RID.
38. Le Groupe de travail permanent charge le Secrétariat de publier ce rectificatif, avec une correction supplémentaire au 5.2.1.1 de la version française, sur le site Internet de l'OTIF.

Publication de la version 2021 de l'IRS 40471-3

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

39. Le Groupe de travail permanent prend note du document informel INF.3 de l'UIC annonçant la publication prévue pour janvier 2021 de la version 2021 de l'IRS 40471-3 référencée au 1.4.2.2.1 du RID 2021. L'UIC confirme que le contenu du point 5 (Vérifications à effectuer pour les envois de marchandises dangereuses) n'a pas été modifié.

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

Document : [OTIF/RID/CE/GTT/2020-A](#) (Secrétariat)

40. Le Président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » apporte des explications concernant le rapport sur la dernière réunion de ce groupe de travail, figurant dans le document OTIF/RID/CE/GTT/2020-A.
41. Le représentant du CEFIC relève que le rapport de la 18^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » fait plusieurs fois référence au « CEFIC » ou « représentant du CEFIC » alors que c'était principalement des représentants de BASF qui étaient présents à la réunion. Les informations et opinions présentées pendant la réunion l'ont été au nom de BASF et ne représentent pas une position **ou autres informations** du CEFIC. (Le CEFIC nécessite plus de temps pour convenir d'une position commune.) Les déclarations faites aux précédentes réunions concernant les très grands conteneurs-citernes et les wagons porte-conteneurs innovants ne reflétaient pas encore la position commune finale des membres du CEFIC. Le CEFIC réaffirme cependant sa disposition à participer à toutes les discussions avec les autorités et groupes d'intérêts concernant les très grands conteneurs-citernes, dans le but de trouver une solution satisfaisante pour les aspects liés à la sécurité et à l'exploitation.

Nécessité d'une définition de « très grand conteneur-citerne »

42. Se référant aux paragraphes 8 à 11 du rapport, le Groupe de travail permanent confirme que la question d'une définition particulière pour les très grands conteneurs-citernes devrait également être discutée au sein de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Le Secrétariat est prié de transmettre les questions au point 11 du rapport à la Réunion commune.

Réduction de l'épaisseur de paroi du réservoir

43. Concernant l'épaisseur de paroi du réservoir (voir paragraphes 12 à 19 du rapport), le Groupe de travail permanent convient que des actions supplémentaires sont nécessaires, étant donné que l'analyse du centre allemand de recherche sur le trafic ferroviaire (DZSF) a elle aussi montré que l'évaluation des risques réalisée par BASF n'a peut-être pas considéré tous les scénarios d'accident pertinents, comme par exemple les cas de chute du conteneur-citerne, de déraillement et de choc contre un obstacle fixe (voir paragraphe 56, septième tiret du présent rapport). Pour ce qui est de l'épaisseur de paroi, la Réunion commune doit également être impliquée.

Dispositifs d'absorption d'énergie et protection anti-chevauchement des tampons – Distance minimale entre le plan de traverse de tête et le fond de citerne

44. Concernant les questions présentées dans les paragraphes 20 à 24 du rapport, le Groupe de travail permanent mène une discussion séparée sur la base du document 2020/11 de l'UIP (voir paragraphes 59 à 63 du présent rapport).

Fixation de constructions annexes soudées

45. La question de la fixation de constructions annexes soudées peut être considérée comme close (voir à ce sujet les paragraphes 17 à 20 du présent rapport).

Résistance à la pression des dispositifs de fermeture sur le réservoir

Document informel : [INF.12](#) (Présidence)

46. Sur la question de la résistance à la pression des dispositifs de fermeture sur le réservoir (voir rapport OTIF/RID/CE/GTT/2020-A, paragraphes 25 à 30), le Groupe de travail permanent convient qu'une nouvelle proposition doit être adressée à la Réunion commune

RID/ADR/ADN, qui tiendra compte du compromis trouvé par le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », à savoir la suppression de l'exigence concernant les couvercles de trou d'homme de 4 bar pour les conteneurs-citernes équipés de brise-flots. Dans cette proposition sera conservée la valeur limite de 40 000 litres proposée par l'industrie des conteneurs-citernes.

47. Le Groupe de travail permanent approuve le document informel INF.12 présenté par la Présidente et reprenant le texte du document informel INF.4 de la 18^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », après adoption d'un ajout concernant la capacité maximale admise des compartiments séparés par des cloisons ou des brise-flots (7 500 litres) en harmonie avec le 4.2.1.9.6 et le 4.3.2.2.4. Étant donné que l'on ignore si d'autres très grands conteneurs-citernes que ceux de BASF sont en circulation, une mesure transitoire devrait être prévue.
48. Le Groupe de travail permanent convient de conserver pour l'heure entre crochets « matières à l'état liquide » et « liquides » dans la mesure où le 4.3.2.2.4 prévoit également des exceptions pour les matières visqueuses et fondues.

Oscillations

49. Le représentant du CEFIC déclare que la proposition prévue (voir paragraphes 31 à 36 du rapport) n'a pas encore pu être coordonnée en interne et qu'elle ne pourra donc être soumise qu'ultérieurement.

Marquage des wagons porteurs équipés de tourillons renforcés

50. Concernant les paragraphes 37 et 38 du rapport, il est renvoyé aux discussions sur les documents informels INF.4 et INF.7 (voir paragraphe 53 et 54 du présent rapport).

Cas de charge pour les wagons porteurs

51. Le Groupe de travail permanent confirme que la question du passage à la bosse de wagons porteurs chargés de très grands conteneurs-citernes (voir paragraphes 39 et 40 du rapport) relève du domaine de responsabilité des exploitants et ne doit donc pas être examinée plus avant (voir à ce sujet la remarque du DZSF à l'avant-dernier tiret du paragraphe 56 du présent rapport).

Résistance des très grands conteneurs-citernes

52. Concernant les paragraphes 43 à 47 du rapport du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », il fait consensus que les valeurs d'accélération prévues au 6.8.2.1.2 et 6.7.2.2.12 ne sont pas suffisantes pour les très grands conteneurs-citernes. Les représentants de l'Allemagne et de l'UIP se déclarent disposés à soumettre une proposition en conséquence à la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Rapport d'avancement des travaux sur un nouveau marquage des wagons porteurs équipés de tourillons renforcés

Document informel : [INF.4](#) (UIC)

53. Dans le document informel INF.4, l'UIC présente le rapport d'avancement des travaux sur un nouveau marquage des wagons porteurs équipés de tourillons renforcés, demandé par le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». Elle tire la conclusion qu'il n'est pas nécessaire de modifier l'IRS 50592 et l'IRS 50571-4.

Documents de référence de l'UIC sur les unités de chargement intermodales (UCI) et wagons pour charges lourdes

Document informel : [INF.7](#) (UIC)

54. Le Groupe de travail permanent prend note du document informel INF.7 de l'UIC présentant les *International Railway Solutions* applicables au transport d'unités de chargement intermodales.

Position du centre allemand de recherche sur le trafic ferroviaire (DZSF) sur l'évaluation des risques des très grands conteneurs de BASF

55. La représentante de l'Allemagne explique que son pays a procédé à un examen approfondi de l'évaluation des risques des très grands conteneurs-citernes présentée par BASF. Cet examen s'est fondé sur les documents de l'évaluation des risques mandatée par BASF (document informel [INF.4](#) de la 17^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » et rapport de l'évaluation des risques de l'université technique de Berlin qui n'était accessible qu'aux représentants des autorités).
56. Les représentants du DZSF font part des résultats de leur examen de l'évaluation des risques dans une présentation. Le DZSF tire les conclusions suivantes :
- L'évaluation des risques est fondamentalement solide pour les modifications techniques, mais il existe toutefois des ambiguïtés et des lacunes méthodologiques.
 - Des analyses de propagation des erreurs et des incertitudes statistiques seraient souhaitables.
 - Pour l'examen de la sécurité de circulation intégrant les mouvements d'oscillation, la procédure de contrôle simplifiée selon la norme EN 14363 a été appliquée. Aux termes de la norme, cette procédure simplifiée n'est applicable qu'aux véhicules technologiquement conventionnels et seulement pour des charges statiques de roue jusqu'à 200 kN ; or, la charge statique de roue pour une masse totale admise de 90 tonnes en supposant une distribution uniforme de la charge est de 220,725 kN.
 - Une variation du taux de remplissage en incréments plus faibles et des propriétés des matières (viscosité, densité) dans les modèles de simulation multicorps de diverses configurations de wagons porteurs, conteneurs-citernes traditionnels, très grands conteneurs-citernes et wagons-citernes pourrait clairement montrer si l'exploitation est possible avec n'importe quel taux de remplissage.
 - Dans l'analyse des risques, un soulèvement du conteneur est exclu, puisque la limite de déplacement vertical admissible est fixée à la hauteur du tourillon. Or, il est discutable qu'un conteneur en survol environ 10 cm au-dessus du wagon porteur puisse être considéré comme un état admissible puisque dans ce cas, aucune force latérale ne pourrait plus être amortie et des accélérations supplémentaires résulteraient inévitablement en la perte du conteneur-citerne.
 - La conception du modèle par éléments finis n'est pas compréhensible en termes de profondeur du modèle et de validation de la sécurité.
 - Le choix et les valeurs limites des vitesses de collision ne sont pas clairs. De plus, seuls deux scénarios d'accident ont été considérés (prise en écharpe d'un wagon stationnaire, collision entre un wagon en mouvement et un wagon stationnaire avec chevauchement consécutif des tampons). Il n'est pas certain que cela couvre tous les scénarios d'accident pertinents, comme par exemple les cas de chute du conteneur-citerne, de déraillement et de choc contre un obstacle fixe.

- L'étendue des essais de longue durée est en partie faible. Sur 2 des 18 courses, c'est-à-dire 11 % des courses, un dépassement des forces admissibles a été constaté. Il serait supposément dû à des chocs lors du triage. BASF propose de réduire le risque via des contrôles réguliers du wagon porte-conteneurs innovant chargé après chaque passage à la bosse, mais il reste à savoir comment et avec quelle probabilité les déformations peuvent être reconnues.
- Il n'est pas certain que les conclusions de l'analyse des risques de BASF suffisent pour dûment justifier des modifications au règlement concernant le taux de remplissage et les mouvements d'oscillation.

57. En réponse au représentant du Royaume-Uni qui demande si des signes de fatigue pourraient apparaître sur les très grands conteneurs-citernes **ou leurs wagons porteurs** au cours du temps, le représentant du DZSF indique qu'aucun essai d'usure à long terme n'a été mené dans le cadre de l'évaluation des risques. Il y a toutefois été constaté que dans certaines conditions d'exploitation, des dommages apparaissent sur les longerons du wagon porteur. Aucune réponse ne peut pour l'heure être donnée à la question de savoir si l'épreuve intermédiaire qui doit avoir lieu tous les deux ans et demi est suffisante pour constater les signes de fatigue.
58. En réponse à plusieurs délégations qui demandent si la présentation du DZSF peut être mise à disposition, la représentante de l'Allemagne explique que des extraits de l'étude non publique de BASF ont été utilisés et que la mise à disposition ne sera possible qu'avec l'accord de BASF et avec les mêmes restrictions que l'étude initiale. Le Secrétariat est prié de transmettre cette demande à BASF par l'intermédiaire du CEFIC.

Révision des exigences pour la protection des citernes contre les dommages causés par des chevauchements de tampons (TE 22/TE 25)

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2020/11](#) (UIP)

59. Avec son document 2020/11, l'UIP souhaiterait ouvrir une discussion sur une adaptation des dispositions spéciales TE 22 et TE 25 applicables aux wagons-citernes et de la prescription au 6.8.2.1.29, pour que ces exigences puissent également devenir applicables entre autres au transport de conteneurs-citernes de marchandises dangereuses.
60. Le représentant de l'UIP souligne en particulier qu'avec les attelages automatiques numériques, qui doivent renforcer le trafic ferroviaire de marchandises, la capacité d'absorption d'énergie de 800 kJ exigée dans la disposition spéciale TE 22 ne peut pas être atteinte. Cette exigence ne peut pas non plus être mise en œuvre pour les wagons porte-conteneurs. Il attire également l'attention sur le fait que les prescriptions mentionnées n'apparaissent jusqu'ici que dans le RID et pas dans les STI et PTU.
61. Il propose une approche par niveaux qui doit s'appliquer en fonction de la dangerosité des marchandises dangereuses transportées.
- Niveau 1 : Si la prescription du 6.8.2.1.29 (distance minimale entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir de 300 mm) est toujours jugée nécessaire, elle est applicable pour toutes les marchandises dangereuses.
- Niveau 2 : Mesures adéquates pour réduire le risque de chevauchement des tampons (p. ex. tampons anti-crash ou dispositifs anti-chevauchement des tampons). Ces mesures valent pour les matières auxquelles s'applique actuellement la disposition spéciale TE 22.

Niveau 3 : Mesures adéquates pour réduire les dommages causés par les chevauchements de tampons (p. ex. plaques de protection, fonds de citerne renforcés ou couvertures sandwichs). Ces mesures valent pour toutes les matières auxquelles s'applique actuellement la disposition spéciale TE 25.

62. Avec cette approche par niveaux, il serait envisageable que les mesures du niveau 3 rendent inutiles celles des niveaux 2 et 1 et que les mesures du niveau 2 dispensent des mesures du niveau 1. Le niveau de sécurité actuel ne doit en aucun cas être réduit.
63. Le document de l'UIP est soutenu sur le principe par le Groupe de travail permanent. Les objectifs de protection pouvant être introduits dans le RID à la place de mesures concrètes devraient d'abord être formulés de manière plus exacte. Les dispositions techniques concrètes devraient être définies dans les STI (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) et/ou les normes (CEN). Le représentant de l'UIP propose d'enrichir son document conjointement avec les constructeurs de wagons de marchandises et de présenter un document révisé à la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». Le Groupe mixte d'experts pour la coordination sera informé de cette démarche.

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

64. Le Groupe de travail permanent n'est pour l'heure pas en mesure de fixer une date pour la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». La Réunion commune RID/ADR/ADN doit d'abord répondre aux questions formulées (voir paragraphes 42, 46 à 48 et 52) et il faut attendre le document remanié de l'UIP sur la révision des exigences pour la protection des citernes contre les dommages causés par des chevauchements de tampons (voir paragraphes 59 à 63 du présent rapport). Le cas échéant, la prochaine session du Groupe de travail permanent pourrait être précédée d'une réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».

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

Valeurs additionnelles pour la détermination de l'épaisseur nominale du réservoir des wagons-citernes

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2020/13](#) (Russie)

65. Dans son document 2020/13, la Russie présente le 6.8.2.1.21 de l'annexe 2 au SMGS, qui prévoit des valeurs additionnelles à prendre en compte pour le calcul de l'épaisseur de paroi **nominale**. Elle suggère de reprendre ces prescriptions dans le RID.
66. La proposition de la Russie est saluée par le Groupe de travail permanent sur le principe. Les points suivants sont abordés pendant la discussion :
- Le 4.3.2.3.1 comporte déjà un objectif de protection qui n'a jusqu'ici causé aucun problème pour le calcul de l'épaisseur de paroi.
 - Le deuxième alinéa du 6.8.2.1.9 couvre déjà l'exigence au troisième tiret du 6.8.2.1.21 proposé.
 - Les autres dispositions proposées devraient plutôt être reprises dans les normes pour la construction et le contrôle des citernes (p. ex. EN 14025). L'Allemagne **et l'UIP** se proposent pour introduire ces dispositions dans les travaux en cours sur la révision de la norme EN 14025.
67. Dans la mesure où la modification proposée est également pertinente pour l'ADR, le Groupe de travail permanent encourage le représentant de la Russie à présenter sa proposition à la Réunion commune RID/ADR/ADN, en tenant compte des commentaires formulés.

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

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

68. Le Groupe de travail permanent prend note des informations fournies par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dans le document informel INF.6. **En particulier, il est noté que les experts du RID seront invités à faire des commentaires dans le cadre de la consultation officielle de la MSC sur l'évaluation du niveau de sécurité et des performances de sécurité qui débutera le 17 décembre 2020.**
69. Au sujet du « Guide d'application pour la STI Wagons (application du 6.8.2.1.2 du RID) », l'Allemagne doute que le transfert depuis le RID vers un guide applicable de manière volontaire soit suffisant.
70. Le représentant de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer explique que l'intégration dans le guide n'est qu'une solution intermédiaire puisque la STI Wagons ne peut être modifiée **que par le biais d'une proposition formelle de modification dans le cadre d'une révision.**
71. La Présidente déclare qu'à la suite de la discussion au sein du Groupe mixte d'experts pour la coordination (réunion à distance, 8 et 9 septembre 2020), la Belgique a proposé à l'Agence l'ajout suivant (en gras) au 4.2.2.2 de l'annexe à la STI Wagons :
- « La structure de la caisse d'une unité, les fixations et points de levage et relevage doivent être conçus de façon qu'aucune fissure, déformation significative permanente ou rupture ne survienne avec les cas de charge décrits au chapitre 5 de la norme EN 12663-2:2010. [...] **Toutes les sollicitations supplémentaires supérieures aux cas décrits au chapitre 5 de la norme EN 12663-2:2010 sur la structure de la caisse d'une unité, les fixations et les points de levage et relevage doivent être prises en compte.** »
- Le représentant de l'ERA souligne que la demande de la Belgique doit être soumise selon la procédure formelle adéquate en se servant de la demande « Clear Request ». La Présidente explique que la phrase à insérer dans le guide, reproduite dans le document informel INF.6, devrait donc être comprise comme une explication des « sollicitations supplémentaires » à prendre en compte pour les wagons-citernes.**
72. Le représentant de l'UIP est d'avis que les exigences des dispositions spéciales TE 22 et TE 25 du 6.8.4 b) devraient également être mentionnées dans le texte du guide.
73. **La Présidente résume que les dispositions du guide et les points supplémentaires mentionnés par le représentant de l'UIP devraient si possible être transférés dans la norme EN 12663-2:2010.**

POINT 8 : Divers

Veille et évaluation des instruments juridiques de l'OTIF

Document informel : [INF.2](#) (Secrétariat)
[INF.13](#) (Secrétariat)

74. Le Groupe de travail permanent prend note du document informel INF.2, qui fait l'objet d'une présentation du chef du département juridique du Secrétariat de l'OTIF, reproduite dans le document informel INF.13.

75. Les délégations qui ont des commentaires sur le document informel INF.2 sont priées de les transmettre au Secrétariat pour qu'ils soient le cas échéant pris en compte dans le projet final de décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques.

Décès de Klaas R. Tiemersma

76. C'est avec une grande tristesse que le Groupe de travail permanent apprend le décès de Klaas R. Tiemersma (Pays-Bas) le 20 août 2020. Pendant plus de vingt ans, Klaas R. Tiemersma a activement participé aux sessions de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail permanent comme membre de la délégation néerlandaise. La Présidente présente les condoléances du Groupe de travail permanent à la délégation néerlandaise et à la famille de Klaas R. Tiemersma.

Remerciements

77. La Présidente remercie le Secrétariat de la mise à disposition de la plate-forme qui a rendu possible la tenue de la session en dépit de la pandémie. Elle remercie également les interprètes pour leur contribution au succès de la réunion, ainsi que l'assemblée pour sa participation active.
78. Le Vice-président remercie la Présidente de sa conduite efficace des discussions malgré les conditions difficiles.

Prochaine session

79. La 13^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu du 22 au 26 novembre 2021. Le délai de soumission des documents court jusqu'au **8 octobre 2021**.

**Textes adoptés par la 12^e session du Groupe de travail permanent
de la Commission d'experts du RID**

Chapitre 1.1

1.1.3.6.3 Dans le tableau, dans la rubrique pour la catégorie de transport 2, dans la colonne (2), après la ligne pour la « Classe 6.1 », insérer la nouvelle ligne suivante :

« Classe 6.2 No ONU 3291 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2020/15]

1.1.4.4.1 Après le troisième tiret, insérer le nouveau tiret suivant :

- les matières qui polymérisent des classes 1 à 8 placées dans des emballages ou des grands récipients pour vrac (GRV) et ayant une TPAA ≤ 50 °C et les matières qui polymérisent placées dans des citernes et ayant une TPAA ≤ 45 °C, pour lesquelles une régulation de température est requise à cet effet ; ».

[Document de référence : document informel INF.11 tel qu'amendé]

Chapitre 1.6

1.6.4.55 (tel qu'amendé par ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158) Remplacer « 6.8.3.4.6 » par :

« 6.8.3.4.6 b) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2020/15]

Chapitre 1.8

[1.8.7.5.3 (tel qu'amendé par document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/20 et document informel INF.6/Rev.1 de la Réunion commune RID/ADR/ADN en septembre 2020) À la fin, insérer un renvoi à la note de bas de page libellée comme suit :

« * Dans un tel cas, l'autorité compétente devrait [également] informer l'autorité nationale de sécurité (ANS) de l'État partie au RID concerné, également membre de l'Union européenne, dans le but d'évaluer les actions de suivi devant être appliquées par l'ANS selon l'article 26 sur la « non-conformité de véhicules ou de types de véhicules avec les exigences essentielles » de la directive (UE) 2016/797 et l'article 7, § 4, du règlement d'exécution (UE) 2018/545, portant sur le partage « d'informations ayant trait aux questions techniques et opérationnelles qui pourraient être utiles dans le cadre de la délivrance d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'une autorisation de mise sur le marché ».

Dans les États parties au RID qui sont également parties aux ATMF mais ne sont pas membres de l'Union européenne, l'autorité compétente devrait [également] informer l'autorité compétente au sens de l'article 5 des Règles uniformes ATMF dans le but d'évaluer la nécessité d'actions de suivi, en particulier selon l'article 10a des Règles uniformes ATMF, portant sur la non-conformité de véhicules ou de types de véhicules, et si applicable selon l'article 8a des Règles uniformes APTU si des lacunes sont anticipées dans les PTU. ».

[Documents de référence : documents informels INF.5 et INF.10]]

Chapitre 2.2

2.2.2.2.1 Ajouter la phrase suivante à la fin :

« Si une régulation de la température est nécessaire pour empêcher la polymérisation d'une matière (c'est-à-dire pour une matière dans un emballage ou un GRV avec une TPAA de 50 °C ou moins, ou dans une citerne avec une TPAA de 45 °C ou moins), la matière n'est pas acceptée au transport. ».

[Document de référence : document informel INF.8]

2.2.3.2.2 Ajouter la phrase suivante à la fin :

« Si une régulation de la température est nécessaire pour empêcher la polymérisation d'une matière (c'est-à-dire pour une matière dans un emballage ou un GRV avec une TPAA de 50 °C ou moins, ou dans une citerne avec une TPAA de 45 °C ou moins), la matière n'est pas acceptée au transport. ».

[Document de référence : document informel INF.8]

2.2.41.2.3 Modifier le dernier tiret comme suit :

« – Les matières qui polymérisent placées dans des emballages ou des grands récipients pour vrac (GRV) et ayant une TPAA ≤ 50 °C et les matières qui polymérisent placées dans des citernes et ayant une TPAA ≤ 45 °C, pour lesquelles une régulation de température est requise à cet effet :

No ONU 3533 MATIÈRE SOLIDE QUI POLYMÉRISE, AVEC RÉGULATION DE TEMPÉRATURE, N.S.A. ;

No ONU 3534 MATIÈRE LIQUIDE QUI POLYMÉRISE, AVEC RÉGULATION DE TEMPÉRATURE, N.S.A. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2020/14, option 1 telle qu'amendée]

2.2.61.2.1 Ajouter la phrase suivante à la fin :

« Si une régulation de la température est nécessaire pour empêcher la polymérisation d'une matière (c'est-à-dire pour une matière dans un emballage ou un GRV avec une TPAA de 50 °C ou moins, ou dans une citerne avec une TPAA de 45 °C ou moins), la matière n'est pas acceptée au transport. ».

[Document de référence : document informel INF.8]

2.2.8.2.1 Ajouter la phrase suivante à la fin :

« Si une régulation de la température est nécessaire pour empêcher la polymérisation d'une matière (c'est-à-dire pour une matière dans un emballage ou un GRV avec une TPAA de 50 °C ou moins, ou dans une citerne avec une TPAA de 45 °C ou moins), la matière n'est pas acceptée au transport. ».

[Document de référence : document informel INF.8]

Chapitre 3.2

Tableau A (tel qu'amendé par ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158) Supprimer les crochets dans l'amendement au No ONU 3509.

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2020/15]

Chapitre 3.3

DS 386 À la fin de la première phrase, supprimer :

« (voir 2.2.41.2.3) ».

Chapitre 6.8

[6.8.1.5.5] (tel qu'amendé par document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/20 et document informel INF.6/Rev.1 de la Réunion commune RID/ADR/ADN en septembre 2020) Pour le RID, modifier le nota comme suit :

« **NOTA.** Comme instrument de surveillance du marché tel que visé au 1.8.1.1, ce contrôle / cette vérification peut être demandé par l'autorité du pays d'immatriculation en cas de doutes sur la conformité.

Pour les wagons-citernes ayant reçu une autorisation de véhicule de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en application de l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 et du règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission, cette autorisation est suffisante et aucun autre contrôle n'est requis pour confirmer la conformité de la citerne aux fins de l'enregistrement dans le registre national des véhicules (RNV). ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2020/9]

6.8.2.2.1 Modifier le texte figurant dans la colonne de gauche comme suit :

« Les éléments soudés doivent être fixés au réservoir de manière à éviter la déchirure du réservoir. [Par exemple, les mesures suivantes permettent de satisfaire à cette condition :

- liaison avec le châssis : fixation au moyen d'une pièce intermédiaire assurant la répartition des efforts dynamiques ;
- supports de la passerelle supérieure, de l'échelle d'accès, des tubes de drainage, de la commande de l'obturateur interne et autres supports transmettant des efforts : fixation sur des semelles intermédiaires soudées ;
- dimensionnement approprié ou autres mesures de protection (par exemple « zone fusible »).] ».

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2020/5 et OTIF/RID/CE/GTP/2020/16 tels qu'amendés]

**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants**

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

Allemagne/Deutschland/Germany

M^{me} Gudula **Schwan**
M. Alfons **Hoffmann**
M. Frank **Jochems**
M^{me} Yvonne **Adebahr**
M. Philipp **Unger**
M. Zaki **Kebdani**
M. Thomas **Buder**
M. Felix **Heizler**
M. Jonathan **Günther**

Autriche/Österreich/Austria

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

Belgique/Belgien/Belgium

M^{me} Caroline **Bailleux**

Danemark/Dänemark/Denmark

M^{me} Bolette **Daugaard**

Espagne/Espanien/Spain

M^{me} Silvia **Garcia Wolfrum**
M^{me} Francisca **Rodríguez Guzmán**
M^{me} Monica **Perez**
M. Jaime **Fraile**
M. Luis **del Prado Arévalo**

Finlande/Finnland/Finland

M. Jouni **Karhunen**

France/Frankreich/France

M. Michel **Korhel**
M^{me} Ariane **Roumier**
M. Robert **Stawinski**
M. Patrick **Caillet**

Italie/Italien/Italy

M. Benedetto **Legittimo**
M. Salvatore **Ullo**
M. Mauro **Pastorino**
M. Rocco **Cammarata**
M. Andrea Giuseppe **Ercole**
M^{me} Lucia **Pellizzeri**

Lettonie/Lettland/Latvia

M^{me} Marianna **Heislere**
M. Valerijs **Stuppe**
M. Dainis **Lacis**
M. Juris **Pakalns**

Lituanie/Litauen/Lithuania

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

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

M. Iliass **Zerktouni**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

M. Henk **Langenberg**
M^{me} Sam van de **Snepscheut**

Pologne/Polen/Poland

M. Łukasz **Balcerak**
M. Henryk **Ognik**
M. Krzysztof **Irmiński**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

M. Luboš **Knížek**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

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

Slovaquie/Slowakei/Slovakia

M^{me} Olga **Dmitrieva**

Suède/Schweden/Sweden

M. Henric **Strömberg**

Suisse/Schweiz/Switzerland

M^{me} Valérie **Blanchard Bakx**
M. Claude **Despont**

Turquie/Türkei/Turkey

M^{me} Gülşah **Aytekin**
M. Zümer Köksal **Altıntaş**

Ukraine/Ukraine/Ukraine

M. Oleksandr **Kharchenko**

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

Russie/Russland/Russia

M. Pavel **Okorochkov**
M. Ivan **Khilov**
M^{me} Tatyana **Zaitceva**

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

Union européenne/Europäische Union/European Union

M. Roberto **Ferravante**
M. Mircea **Ionescu**

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

- M. Emmanuel **Ruffin**
- M. Oscar **Martos**

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

CEFIC

- M. Jörg **Roth** (VCI)
- M. Erwin **Sigrist** (scienceindustries)

UIC

- M. Jean-Georges **Heintz**
- M. Joost **Overdijkink**

UIP

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

UIRR

- M. Ullrich **Lück**

UNIFE

- M. Tomasz **Wilk**

V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

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

VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

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