



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

OTIF/RID/CE/GTP/2023-A

27 décembre 2023

Original : allemand

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

**Rapport final de la 16^e session du Groupe de travail permanent de la Commission
d'experts du RID**

(Londres, 20-23 novembre 2023)

TABLE DES MATIÈRES

| | Paragraphes | Page |
|--|-------------|------|
| Point 1 : Adoption de l'ordre du jour | 1 | 3 |
| Point 2 : Présence | 2 – 4 | 3 |
| Point 3 : Harmonisation avec la 23 ^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses | 5 – 24 | 3 |
| Point 4 : Interprétation du RID | 25 | 6 |
| Point 5 : Propositions de modifications au RID | 26 – 41 | 6 |
| A. Questions en suspens | 26 | 6 |
| B. Nouvelles propositions | 27 – 41 | 6 |
| Point 6 : Recommandations du Groupe mixte d'experts pour la coordination | 42 – 45 | 8 |
| Point 7 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS | 46 | 9 |
| Point 8 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer | 47 | 9 |
| Point 9 : Divers | 48 – 61 | 9 |
| | | |
| Annexe I : Textes adoptés par la 16 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID pour une entrée en vigueur au 1 ^{er} janvier 2025 | | |
| Annexe II : Textes adoptés par la 16 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID pour une entrée en vigueur au 1 ^{er} janvier 2027 | | |
| Annexe III : Interprétation adoptée par la 16 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID qui sera publiée sur le site Internet de l'OTIF | | |
| Annexe IV : Liste de participation | | |

Point 1 : Adoption de l'ordre du jour

Document : [RID-23009-CE-GTP16](#) (Secrétariat)

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

1. L'ordre du jour provisoire indiqué dans la convocation RID-23009-CE-GTP16 du 18 septembre 2023 est adopté avec la liste des documents figurant dans le document informel INF.1.

Point 2 : Présence

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 16^e session du Groupe de travail permanent (voir également annexe IV) :

Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Lettonie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie et Suisse.

L'Union européenne (Commission européenne et Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) est représentée.

Les organisations internationales non gouvernementales suivantes sont présentes : Conseil européen de l'industrie chimique (Cefic), Fédération européenne des activités de la dépollution et de l'environnement (FEAD), International Union of Wagon Keepers (UIP), Union internationale des chemins de fer (UIC) 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.

Accueil

4. La session s'ouvre avec un message vidéo de Huw Merriman, secrétaire d'État aux chemins de fer du Royaume-Uni.

Point 3 : Harmonisation avec la 23^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Textes consolidés adoptés par la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2022 et 2023 et par le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2022

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2023/10](#) (Secrétariat)

5. Le Groupe de travail permanent commence par approuver le document 2023/10 préparé par le Secrétariat avec les textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2022 et 2023 et par lui-même en novembre 2022. Après examen, il en corrige diverses erreurs (voir annexe I).

113^e (Genève, 15-17 mai 2023) et 114^e session (Genève, 6-10 novembre 2023) du WP.15

Documents : [OTIF/RID/CE/GTP/2023/2](#) (Secrétariat)
[OTIF/RID/CE/GTP/2023/11](#) (Secrétariat)

6. Le Groupe de travail permanent prend note des documents 2023/2 et 2023/11 du Secrétariat reprenant les principales discussions des deux dernières sessions du WP.15 pouvant également intéresser le Groupe de travail permanent.

7. Le Groupe de travail permanent reprend pour le RID les décisions du WP.15 présentées dans l'annexe I au document 2023/11 (voir annexe I). Les décisions figurant à l'annexe I au document 2023/2 ont déjà été prises en compte dans le document 2023/10, la décision de supprimer les crochets pour la modification du 5.4.0.1 ayant été rendue sans objet par une décision de la Réunion commune en septembre 2023.
8. Se référant à la décision du WP.15 sur la soumission de documents informels, le Secrétariat demande si des dispositions similaires devraient être introduites dans le règlement intérieur de la Commission d'experts du RID. Ce serait également l'occasion d'adapter certaines dispositions obsolètes du règlement intérieur (par exemple sur l'envoi des documents par la poste).
9. Le Groupe de travail permanent prie le Secrétariat de lui présenter à sa prochaine session un premier projet de règlement intérieur mis à jour. Concernant l'adaptation des règles pour la soumission de documents informels, la Présidente est d'avis qu'une flexibilité maximale devrait être conservée étant donné le **faible** nombre de réunions du Groupe de travail permanent.

Introduction de dispositions sur le transport d'aluminium fondu de numéro ONU 3257

Documents : [OTIF/RID/CE/GTP/2023/5](#) (Allemagne/Secrétariat)
 [OTIF/RID/CE/GTP/2023/11](#) (Secrétariat)

10. Le document 2023/5 préparé par l'Allemagne et le Secrétariat propose de reprendre également dans le RID les dispositions élaborées par le groupe de travail informel de la Réunion commune pour le transport d'aluminium fondu. Les différentes conditions nationales seraient ainsi remplacées par des exigences minimales internationales uniformes.
11. La représentante de la Suisse signale que l'exigence au paragraphe 7, lettre b), de la disposition spéciale AP 11 de l'ADR, selon laquelle les cuves doivent être positionnées sur les véhicules de telle sorte que les orifices de vidange soient situés face au sens de la marche ou à l'opposé du sens de la marche, devrait elle-aussi être reprise dans le RID.
12. Plusieurs représentants et représentantes indiquent que dans leur pays, l'aluminium fondu n'est pas transporté par le rail.
13. Le Groupe de travail permanent adopte finalement le document 2023/5 avec plusieurs modifications (voir annexe I). L'exigence au paragraphe 7, b), de la disposition spéciale AP 11 de l'ADR est déplacée à la fin du paragraphe 6 dans le RID, car elle concerne plutôt l'exploitation. Les corrections approuvées pour la version anglaise par le WP.15 à sa 114^e session (voir document 2023/11) sont modifiées sur demande du représentant du Royaume-Uni. Le Secrétariat est prié de transmettre cette modification au Secrétariat de la CEE-ONU.
14. Étant donné que l'aluminium fondu durcit en cas de dépassement de la durée prévue du transport, la représentante de la France est d'avis qu'il devrait être **disposé que** des accords sur la durée du transport doivent être conclus entre l'expéditeur et le destinataire avant le début du transport. Le refroidissement de l'aluminium fondu ne posant pas de problème de sécurité, le représentant de l'Autriche estime que de tels accords sont l'affaire des parties intéressées et ne doivent pas être réglementés dans le RID/ADR. Les délégations qui considèrent malgré tout que ces accords seraient utiles sont priées de soumettre une proposition à ce sujet à la Réunion commune.

Identification du wagon, et le cas échéant du grand conteneur, du conteneur-citerne ou de la citerne mobile, dans le document de transport

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2023/8](#) (Belgique)

Document informel : [INF.10](#) (Belgique)

15. Dans le document 2023/8, la Belgique propose que la modification au 5.4.0.2 adoptée par la Réunion commune soit reprise avec quelques adaptations au 5.4.0.1 du RID, puisque l'identification des wagons, grands conteneurs, conteneurs-citernes et citernes mobiles doit également être possible à partir du document de transport papier.
16. Pendant la discussion, il est mentionné que, de manière générale, le texte devrait être simplifié et que les véhicules routiers devraient aussi être mentionnés dans la liste des moyens de transport.
17. Étant donné que l'ajout proposé au 5.4.0.1 correspond à la pratique actuelle dans les transports ferroviaires, le Groupe de travail permanent approuve le libellé révisé proposé par la représentante de la Belgique dans le document informel INF.10 (voir annexe I).

Clarification du rôle de l'expéditeur lors de l'expédition de conteneurs-citernes vides non nettoyés pour le transport de gaz liquéfiés réfrigérés

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

18. Dans son document informel INF.3, le représentant de l'UIC rappelle que la Réunion commune a décidé d'introduire un nouvel alinéa h) au 4.3.3.6 selon lequel, dans le cas des citernes vides non nettoyées pour le transport de gaz liquéfiés réfrigérés, la pression dans la citerne doit être abaissée à un niveau tel que les dispositifs de décompression ne peuvent s'activer pendant le transport. Il demande au Groupe de travail permanent de ré-examiner si c'est à l'expéditeur qu'il incombe d'abaisser suffisamment la pression dans la citerne.
19. Le président du groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune rappelle que ledit groupe de travail a confirmé que l'expéditeur était responsable pour l'abaissement de la pression. Il rapporte que les avis avaient toutefois divergé quant à savoir si cela devait figurer dans les prescriptions. Contrairement à la proposition initiale de l'UIC de mentionner l'expéditeur dans la phrase introductive du 4.3.3.6, il suggère de procéder à cet ajout à l'alinéa h) uniquement, ou avant les alinéas e) à h) qui se réfèrent au transport de gaz liquéfiés réfrigérés.
20. Le Groupe de travail permanent appuie la proposition de l'UIC d'attribuer à l'expéditeur l'obligation d'abaisser suffisamment la pression. Les avis sont toutefois partagés quant à savoir si c'est au chapitre 1.4 ou au chapitre 4.3 que cette précision doit figurer.
21. Le représentant de l'UIC est prié de soumettre à la prochaine Réunion commune une proposition à ce sujet comportant plusieurs options.
22. Le représentant de la France signale que les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz publiées sur le site Internet de l'OTIF ne comportent jusqu'à présent aucune mention du temps de retenue. Il propose de compléter les listes de vérification en ce sens.

Mise à jour des codes NHM dans le tableau B au chapitre 3.2

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

23. Le document informel INF.6 fournit les codes NHM des nouvelles rubriques à insérer dans le tableau B selon le document 2023/10. Il contient également des corrections à des codes NHM de rubriques du tableau B qui existent déjà.
24. Étant donné que les codes NHM figurant dans le tableau B ne sont qu'un outil pour aider les entreprises de transport ferroviaire et ne sont pas juridiquement contraignants, le Groupe de travail permanent adopte les ajouts et corrections proposés (voir annexe I).

Point 4 : Interprétation du RID

Placardage des caisses mobiles

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2023/1](#) (Secrétariat)

25. Le Groupe de travail permanent approuve, avec quelques corrections, l'interprétation préparée par le Secrétariat dans le document 2023/1 selon laquelle les prescriptions relatives au placardage s'appliquent également aux caisses mobiles (voir annexe III). Le Groupe de travail permanent prie le Secrétariat de publier cette interprétation sur le site Internet de l'OTIF sous Textes de référence > RID 2023 > Liste d'interprétations du RID.

Point 5 : Propositions de modifications au RID

A. Questions en suspens

26. Aucun document n'a été soumis pour ce point d'ordre du jour.

B. Nouvelles propositions

Modification de la référence à la fiche UIC 472 au 1.4.2.2.7 (Obligation du transporteur d'informer le conducteur de la position des marchandises dangereuses dans le train)

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2023/3](#) (UIC)

27. Le représentant de l'UIC présente sa proposition figurant dans le document 2023/3 de remplacer au 1.4.2.2.7 la référence à la fiche UIC 472 par une référence à l'IRS 40472 publiée en septembre 2022. Il souligne que, par rapport à la fiche UIC 472, la seule nouveauté est la mention exigée du numéro d'identification du danger dans la liste de composition du train.
28. En réponse à une question du représentant du Luxembourg, le représentant de l'UIC confirme que l'IRS ne sera publiée qu'en langue anglaise, conformément à la pratique actuelle de l'UIC.
29. Le Groupe de travail permanent adopte cette modification de la référence (voir annexe I). Puisque l'IRS 40472 présente seulement une des manières de remplir les obligations résultant du 1.4.2.2.7, le Groupe de travail permanent estime qu'il ne pose pas problème que ce document n'existe qu'en anglais. Le représentant de l'UIC est toutefois prié de se renseigner auprès des entreprises ferroviaires pour savoir si elles seraient disposées à mettre à disposition leur différentes versions linguistiques de ce document.

Chapitre 1.11 – Modification de la référence à l'IRS 20201

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2023/7](#) (UIC)

Document informel : [INF.2](#) (UIC)

30. Le Groupe de travail permanent approuve la mise à jour de la référence à l'IRS 20201 applicable à compter du 1^{er} juin 2024 au chapitre 1.11 (voir annexe I).
31. Le Secrétariat suggère de réviser le glossaire et la liste des abréviations qui comportent quelques indications obsolètes.

Changement de référence à la fiche UIC 221 vers IRS 20221 au 3.2.2 du RID

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2023/9](#) (UIC)

32. Le Groupe de travail permanent note que la fiche UIC 221, qui contient les codes de la nomenclature harmonisée des marchandises (NHM), a elle-aussi été transformée en *International Railway Solution*, à savoir l'IRS 20201 applicable depuis août 2023. Le Groupe de travail permanent approuve la modification de la référence au 3.2.2 (voir annexe I).

Publication de la 3^e édition de l'IRS 50592

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

33. Le Groupe de travail permanent prend note du document informel INF.4, dans lequel figurent les informations sur les modifications dans la future 3^e édition de l'IRS 50592 (« Unités de transport intermodal à transbordement vertical, autres que semi-remorques, aptes au transport sur wagons – Exigences minimales »).
34. Le Groupe de travail informel approuve la mise à jour des références figurant au 6.11.4.1 RID/ADR et au 7.1.3 RID/ADR, dans un premier temps entre crochets, lesquels pourront être supprimés après décision de la Réunion commune en mars 2024 (voir annexe I).

Modification des prescriptions pour les marques de manœuvre au 5.3.4.1

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2023/4](#) (UIC)

35. Dans son document 2023/4, le représentant de l'UIC propose de renoncer à la précision du 5.3.4.1 selon laquelle les marques de manœuvre utilisées à la place d'étiquettes de manœuvre doivent être indélébiles. Lors de sa présentation du document, il propose comme autre option, sur suggestion du Secrétariat, de ne pas modifier le 5.3.4.1 mais d'autoriser au 5.3.4.2 les fonds de couleur suffisamment contrastante, en plus des fonds blancs.
36. Le Groupe de travail permanent convient de conserver au 5.3.4.1 l'exigence d'indélébilité pour les marques de manœuvre durables. Il convient également que, comme pour la marque pour les matières transportées à chaud prévue au 5.3.3, il ne devrait être exigé ni de fond blanc, ni de fond de couleur suffisamment contrastante. Par conséquent, il décide que la description de l'étiquette de manœuvre du modèle n° 13 au 5.3.4.2 devrait être alignée sur la description de l'étiquette de manœuvre du modèle n° 15, en biffant la précision « sur fond blanc » (voir annexe I).

Vérification de la bande orange sur les wagons-citernes

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

37. Le document informel INF.8 attire l'attention sur un problème constaté lors de la dernière réunion du groupe de coopération administrative pour la surveillance des marchés (groupe ADCO) dans le cadre de la directive 2010/35/UE relative aux équipements sous pression transportables. Le groupe ADCO s'est demandé à qui il incombait de vérifier la bande orange.
38. Tout d'abord, il apparaît que le 6.8.4 e) comporte des exigences tant pour le marquage durable que pour le marquage non durable. Selon le 4.3.4.2.3, la bande orange doit être recouverte conformément à la disposition spéciale TM 6 uniquement lorsque le wagon-citerne à gaz est utilisé pour transporter des matières liquides d'autres classes. Il est supposé que la bande orange doit être vérifiée pour la première fois lors de l'agrément du wagon-citerne. Concernant la teinte exacte, le 5.3.5 renvoie au nota du 5.3.2.2.1. De plus, il ressort que la responsabilité pour le marquage correct est répartie entre plusieurs intervenants : l'expéditeur visé au 1.4.2.1.1 c), le transporteur visé au 1.4.2.2.1 f), le remplisseur visé au 1.4.3.3 h), l'exploitant du wagon-citerne visé au 1.4.3.5 a) et l'organisme de contrôle dans le cadre de l'autorisation de mise en service, des contrôles périodiques, des contrôles intermédiaires et des contrôles exceptionnels visé au 1.8.7.5 et au 1.8.7.6.
39. Le représentant de l'UIP constate que l'exploitant du wagon-citerne et l'organisme de contrôle ont l'obligation de veiller au bon état de la bande orange. Il estime que vérifier l'intensité suffisante de la bande orange avant chaque remplissage n'est pas faisable.
40. La majorité des délégations estime qu'il s'agit d'un marquage durable qui doit être vérifié lors des contrôles intermédiaires et périodiques. Par conséquent, le Groupe de travail ne valide pas la **position** du groupe ADCO selon laquelle la conformité à la disposition spéciale TM 6 ne doit pas être vérifiée par les organismes notifiés lors des contrôles initiaux, périodiques, intermédiaires et exceptionnels. Le Groupe de travail permanent n'appuie pas non plus la remarque incluse dans la **position** du groupe ADCO, selon laquelle l'application des prescriptions de la partie 5 est de la responsabilité du propriétaire/exploitant du wagon-citerne. Comme expliqué plus haut, différents intervenants sont responsables du respect des prescriptions de la partie 5.
41. La proposition formulée par le représentant de l'UIP pendant la discussion et appuyée par le représentant du Luxembourg de ne plus utiliser de bande orange comme sur les véhicules-citernes et conteneurs-citernes n'est pas examinée. Une proposition officielle **justifiée, qui** analyserait en détail les répercussions sur la sécurité, **est nécessaire**.

Point 6 : Recommandations du Groupe mixte d'experts pour la coordination

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2023/6](#) (Secrétariat)

Document informel : [INF.5](#) (Secrétariat)

42. Le document 2023/6, complété par le document informel INF.5, comporte des recommandations du Groupe mixte d'experts pour la coordination visant à transférer dans les Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU – appendice F à la COTIF) et dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) du système ferroviaire de l'Union européenne les exigences en matière de technique des véhicules applicables aux wagons destinés au transport de marchandises dangereuses qui ne figuraient jusqu'à présent que dans le RID, et de ne garder dans le RID que les objectifs de protection.

43. Le Groupe de travail permanent note qu'il est absolument nécessaire que les nouvelles prescriptions du RID et les exigences modifiées des PTU et STI entrent en vigueur au même moment et que, selon les retours reçus jusqu'à présent de la part des autres commissions, cette entrée en vigueur pourrait avoir lieu le 1^{er} janvier 2027.
44. Le Groupe de travail permanent appuie la suggestion du Secrétariat d'associer à toutes les rubriques du tableau A les dispositions spéciales WE 4 et WE 5, lesquelles prévoient l'équipement volontaire des wagons avec des systèmes permettant d'empêcher les déraillements ou d'en limiter les conséquences et qui dérivent du nota actuel au 7.1.1. Il approuve les modifications figurant dans le document 2023/6 dans leur version modifiée par le document informel INF.5 ainsi que la suggestion du Secrétariat. Ces textes seront mis entre crochets et seront de nouveau présentés au Groupe de travail permanent après avoir été soumis à la décision des autres commissions, afin de pouvoir tenir compte d'éventuelles modifications.
45. Au nom du Groupe de travail permanent, la Présidente remercie le représentant de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer pour l'organisation des ateliers qui ont abouti à ce résultat.

Point 7 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS

46. Aucun document n'a été soumis pour ce point d'ordre du jour.

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

Documents informels : [INF.9](#) (ERA)

47. 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.9.

Point 9 : Divers

Point sur le projet de recherche du DZSF « Étude de simulation du comportement des oscillations dans les réservoirs des citernes »

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

48. Avec le document informel INF.7, le représentant de l'Allemagne informe le Groupe de travail permanent de l'état d'avancement du projet de recherche commandité par le Centre allemand de recherche sur le trafic ferroviaire (DZSF) sur les effets des mouvements d'oscillation en trafic ferroviaire. Ce projet de recherche devrait être conclu d'ici le 31 juillet 2025.
49. Le Groupe de travail permanent remercie le représentant de l'Allemagne de ces informations et de la réalisation du projet.

Stratégie à long terme de l'OTIF

50. Le Groupe de travail permanent est informé qu'une stratégie à long terme de l'OTIF est en cours d'élaboration et sera soumise à la 16^e Assemblée générale de l'OTIF (Berne, 24-26 septembre 2024) pour approbation. Avant cela, la stratégie à long terme doit être transmise aux commissions de l'OTIF et approuvées par celles-ci. Étant donné que la stratégie à long terme ne sera prête qu'après la session du Groupe de travail permanent, il est convenu de la soumettre à la Commission d'experts du RID pour un vote par voie de procédure écrite conformément à l'article 21, § 3, du règlement intérieur.

Guide du RID

51. Le Conseil de coopération du Golfe (CCG), dont les États membres sont intéressés par une adhésion à la COTIF, a demandé au Secrétariat de préparer un guide sur l'application de la COTIF et de ses appendices. Le Secrétariat a décidé de préparer trois guides distincts pour le droit des contrats, les appendices techniques et le RID. Le projet de guide sur le RID est prêt et sera présenté pour approbation à la prochaine session du Groupe de travail permanent.

Traductions nationales du RID

52. Le Secrétariat rappelle que les États parties au RID sont priés de transmettre au Secrétariat un lien vers leur traduction nationale du RID afin que celle-ci puisse être publiée sur le site Internet de l'OTIF (voir paragraphe 12 du rapport OTIF/RID/CE/GTP/2022-B). Les versions néerlandaise, norvégienne et suédoise ont déjà été publiées sur le site (voir https://otif.org/fr/?page_id=1105).

Remerciements à M. Alfons Hoffmann et M. Henk Langenberg

53. Le Groupe de travail permanent apprend que M. Alfons Hoffmann (Allemagne) prendra sa retraite en avril 2024. Elle le remercie pour l'assistance qu'il a apporté pendant de nombreuses années au précédent président du Groupe de travail permanent et de la Commission d'experts du RID, ainsi que pour l'organisation de nombreuses réunions de groupes de travail en Allemagne.
54. Le Groupe de travail permanent est également informé que M. Henk Langenberg (Pays-Bas) prendra sa retraite à la fin du mois de décembre. Elle le remercie de sa cordialité et son humour.
55. Le Groupe de travail permanent souhaite aux deux délégués une longue et heureuse retraite.

Remerciements

56. La Présidente remercie la délégation du Royaume-Uni de son accueil et de l'excellente organisation de la réunion. Elle remercie le Secrétariat pour la bonne préparation de la session ainsi que les interprètes pour leur importante contribution à son bon déroulement. Enfin, elle adresse ses remerciements aux déléguées et délégués pour leur participation active aux discussions.
57. Le Vice-président remercie la Présidente de sa conduite efficace de la session, constatant qu'elle n'a pas perdu la main pour ce qui est de présider des sessions exclusivement présentielles.

Prochaine session

59. La 17^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu les 22 et 23 mai 2024. La session du Groupe de travail permanent sera suivie par la 58^e session de la Commission d'experts du RID, le 23 mai 2024 après-midi. Le délai de soumission des documents pour les deux sessions court jusqu'au **9 avril 2024**.
60. Le Secrétariat soumettra à la 17^e session du Groupe de travail permanent une version révisée de toutes les modifications entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2025 en tenant compte des dernières décisions qui seront prises par la Réunion commune (Berne, 25-28 mars 2024).
61. Le Secrétariat annonce aux délégations qu'après la publication des textes de notification pour le RID, il mettra également sur demande à disposition un document synoptique non officiel en langue anglaise des modifications au RID et à l'ADR afin d'en faciliter la traduction par les États membres.

Textes adoptés par la 16^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025

Chapitre 1.1

1.1.4.4.5 Avant le dernier paragraphe, insérer le nouveau paragraphe suivant : »

« Le véhicule routier et les marchandises dangereuses qu'il transporte doivent être identifiés dans le document de transport (voir 5.4.0.1). ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/8 tel qu'amendé par le document informel INF.10]

Chapitre 1.4

1.4.2.2.7 Modifier le deuxième paragraphe pour lire comme suit :

« Il est réputé satisfait aux dispositions du présent paragraphe si les annexes A, B et C de l'IRS 40472 (« *Braking sheet, consist list for locomotive drivers and requirements for the exchange of data necessary to the operation of freight rail services* » – Bulletin de freinage, liste de composition pour l'agent de conduite et exigences à respecter pour l'échange des informations nécessaires à la production du fret ferroviaire)²¹⁾ sont appliquées.

²¹⁾ Édition de l'IRS (International Railway Solution) applicable à partir de septembre 2022.

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/3]

Chapitre 1.6

1.6.1 Ajouter la nouvelle mesure transitoire suivante :

« **1.6.1.54** Les cuves utilisées pour le transport d'aluminium fondu du No ONU 3257 qui ont été construites et agréées avant le 1^{er} juillet 2025 selon les dispositions d'une législation nationale mais qui ne sont toutefois pas conformes aux prescriptions relatives à la construction et à l'agrément de l'AP 11 du 7.3.3.2.7 applicables à compter du 1^{er} janvier 2025 peuvent encore être utilisées avec l'agrément des autorités compétentes des pays dans lesquels elles sont utilisées. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/5]

Chapitre 1.11

Dans la note de bas de page 34), remplacer « 1^{er} janvier 2019 » par :

« 1^{er} juin 2024 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/7]

Chapitre 3.2**Tableau A** Modifier comme suit :

| No ONU | Colonne | Amendement |
|--------|---------|------------------------|
| 3257 | (17) | Ajouter : « AP11 ». |

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/5]

3.2.2 Dans le troisième paragraphe, remplacer « (Fiche UIC 221¹⁾) » par :

« (IRS (International Railway Solution) 20221 publié par l'UIC¹⁾) ».

Le libellé de la note de bas de page 1) reste inchangé.

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/9]

Chapitre 5.3

5.3.4.2 Dans la description de l'étiquette de manœuvre du modèle 13, supprimer :

« , sur fond blanc ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/4 tel qu'amendé]

Chapitre 5.4

5.4.0.1 Ajouter les paragraphes suivants :

« Les informations prescrites dans le présent chapitre concernant les marchandises dangereuses transportées doivent être disponibles pendant le transport de manière à ce que les marchandises par wagon et le wagon puissent être identifiés dans la documentation.

De plus, les grands conteneurs, conteneurs-citernes, citernes mobiles ou véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses doivent également être identifiés dans le document de transport et les informations concernant les marchandises doivent être indiquées par grand conteneur, conteneur-citerne, citerne mobile ou véhicule routier. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/8 tel qu'amendé par le document informel INF.10]

Chapitre 6.11

[6.11.4.1 Modifier la note de bas de page 3) pour lire comme suit :

« ³⁾ Troisième édition de l'IRS (International Railway Solution) applicable à partir du 1^{er} décembre 2023. ».]

[Document de référence : document informel INF.4]

Chapitre 7.1

[7.1.3] Modifier la note de bas de page 2) pour lire comme suit :

« ²⁾ Troisième édition de l'IRS (International Railway Solution) applicable à partir du 1^{er} décembre 2023. ».]

[Document de référence : document informel INF.4]

Chapitre 7.3

7.3.3.2.7 Ajouter le nouveau AP 11 suivant :

« **AP 11** Conformément à la disposition spéciale VC 3 énoncée au 7.3.3.1, aux fins du transport en vrac d'aluminium fondu, la conformité aux « normes spécifiées par l'autorité compétente du pays d'origine » désigne le respect des prescriptions ci-après.

1. Prescriptions générales

1.1 On entend par *cuve*, une enceinte de rétention destinée au transport d'aluminium fondu sous le No ONU 3257, y compris son réservoir, son revêtement réfractaire et son équipement de service et de structure.

1.2 Les cuves doivent être isolées de façon à ne pas dépasser une température en surface de 130 °C pendant le transport, et positionnées de telle manière qu'elles ne puissent pas être touchées par des personnes dans des conditions normales de transport. La température en surface ne doit en aucun cas nuire au fonctionnement du wagon.

1.3 Les cuves doivent être arrimées au wagon conformément aux principes d'arrimage du chargement prescrits au 7.5.7.1.

1.4 Il n'est pas nécessaire d'apposer des plaques-étiquettes et des marques sur les cuves conformément aux dispositions du chapitre 5.3 si celles-ci ont été apposées sur le wagon.

2. Protection contre l'incendie et les explosions

Il faut éviter tout risque d'incendie dû à l'influence thermique de l'aluminium fondu sur la cuve, le wagon ou les dispositifs d'arrimage du chargement, ainsi que tout risque d'explosion provoquée par des vapeurs qui s'échappent ou par une réaction chimique entre des gaz ayant évolué (par exemple, utiliser des gaz inertes).

3. Construction des cuves

Les cuves doivent être en acier. Elles doivent être conçues et fabriquées pour une pression d'épreuve de 4 bars conformément à la norme EN 13445-3:2014. Au cours de la construction, le fabricant doit spécifier les joints de soudure qui sont soumis aux plus fortes sollicitations. La pression hydrostatique et l'effet de vague de l'aluminium fondu doivent être pris en compte pour décider des dimensions des cuves et de leur arrimage au wagon. Les forces décrites au 6.8.2.1.2 doivent être prises en compte.

Les fermetures des cuves doivent être conçues conformément à la norme EN 13445-3:2014 et doivent rester étanches en cas de renversement d'une cuve contenant de l'aluminium fondu (position latérale et sommet de la cuve).

Les orifices de remplissage et de vidange de la cuve doivent être protégés par des dispositifs tels que des colliers, des déflecteurs, des cages ou d'autres dispositifs équivalents.

Le dispositif de protection au sommet de la cuve doit être conçu de manière à supporter sans déformation permanente une charge statique égale à deux fois la masse maximale autorisée de la cuve (2 g), exercée verticalement sur le couvercle de l'orifice de remplissage.

Le revêtement réfractaire doit être en mesure de résister au contenu et pouvoir servir de matériau d'isolation.

Le revêtement réfractaire doit être conçu de manière que son étanchéité reste garantie, quelles que soient les déformations susceptibles de se produire dans les conditions normales de transport (voir 6.8.2.1.2).

L'organisme effectuant des contrôles conformément aux 6.8.2.4.1 ou 6.8.2.4.4 doit vérifier et confirmer l'aptitude du constructeur ou de l'atelier de maintenance ou de réparation à réaliser des travaux de soudage et la mise en place d'un système d'assurance qualité du soudage. Les travaux de soudage sur l'enveloppe en tôle, en particulier sur les parties porteuses, ne peuvent être effectués que par des entreprises de soudage agréées.

Les joints des couvercles et des fermetures des cuves doivent être sélectionnés et posés de manière à empêcher l'aluminium fondu de s'écouler en cas de renversement d'une cuve pleine.

4. Contrôles et épreuves des cuves

Les contrôles et les épreuves décrits aux 4.1 à 4.5 doivent être exécutés par un organisme de contrôle agréé par l'autorité compétente. Ils doivent être effectués conformément aux prescriptions applicables de la norme EN 12972:2018. Des procès-verbaux d'épreuve indiquant les résultats des épreuves effectuées doivent être délivrés.

4.1 Examen de type des cuves

La conception de la construction et la qualité de l'exécution doivent être contrôlées au moyen d'une procédure d'examen de type afin de vérifier que les cuves sont conformes aux prescriptions relatives à la construction de la norme EN 13445-3:2014. Les joints de soudure soumis aux plus fortes sollicitations doivent être désignés dans le procès-verbal d'examen de type.

4.2 Contrôle initial

Les cuves doivent être contrôlées avant leur mise en service.

Le contrôle doit comprendre au minimum :

- a) une vérification permettant de s'assurer que la cuve est conforme aux documents d'examen de type ;
- b) une vérification de la conformité au type ;

- c) un examen de l'état extérieur ;
- d) une épreuve de pression hydraulique à une pression d'épreuve de 4 bars ; à ce stade, les cuves ne doivent pas être équipées d'un revêtement réfractaire ;
- e) un examen de l'état intérieur (examen visuel de la surface métallique intérieure de la cuve avant l'application du revêtement réfractaire et examen visuel du revêtement réfractaire) ;
- f) une vérification du bon fonctionnement de l'équipement.

L'épreuve de pression hydraulique peut également être effectuée avec un autre joint.

4.3 Contrôle intermédiaire

Les cuves doivent faire l'objet d'un contrôle intermédiaire au plus tard six ans après le contrôle initial et après chaque contrôle périodique.

Le contrôle intermédiaire doit comprendre au minimum :

- a) une vérification des documents ;
- b) un examen de l'état extérieur, notamment de l'intégrité des raccords de la bride et du couvercle ;
- c) une mesure de l'épaisseur des parois pour vérifier que l'épaisseur minimale requise est respectée ;
- d) des essais non destructifs sur les joints de soudure qui sont soumis aux plus fortes sollicitations, effectués par contrôle magnétoscopique, essai de pénétration, contrôle par ultrasons ou contrôle radiographique ;
- e) un examen de l'état intérieur (examen visuel du revêtement réfractaire) par un expert, sous la responsabilité de l'exploitant ;
- f) une vérification du bon fonctionnement de l'équipement.

Ces contrôles intermédiaires peuvent être effectués dans les trois mois avant la date spécifiée, sans que cela ait d'influence sur le calendrier des autres contrôles visés aux 4.3 et 4.4.

4.4 Contrôle périodique

Chaque fois que le revêtement réfractaire est remplacé, ou au plus tard douze ans après le contrôle initial ou le dernier contrôle périodique, un contrôle périodique doit être effectué.

Le contrôle périodique doit comprendre au minimum :

- a) une vérification des documents ;
- b) un examen de l'état extérieur, notamment de l'intégrité des raccords de la bride et du couvercle ;
- c) un examen de l'état intérieur (examen visuel de la surface métallique intérieure de la cuve avant l'application du revêtement réfractaire et inspection visuelle du revêtement réfractaire) ;

- d) des essais non destructifs sur les joints de soudure qui sont soumis aux plus fortes sollicitations, effectués par contrôle magnétoscopique, essai de pénétration, contrôle par ultrasons ou contrôle radiographique ;
- e) une mesure de l'épaisseur des parois pour vérifier que l'épaisseur minimale requise est respectée ;
- f) une épreuve de pression hydraulique à une pression d'épreuve de 4 bars ; à ce stade, les cuves ne doivent pas être équipées d'un revêtement réfractaire ;
- g) une vérification du bon fonctionnement de l'équipement.

L'épreuve de pression hydraulique peut également être effectuée avec un autre joint.

4.5 Contrôle exceptionnel des cuves

Lorsque la sécurité de la cuve ou de ses équipements a pu être compromise par suite de réparation, modification ou accident, un contrôle exceptionnel des parties concernées par la réparation ou la modification doit être effectué. Si un contrôle exceptionnel satisfaisant aux prescriptions du 4.4 a été effectué, alors le contrôle exceptionnel peut être considéré comme étant un contrôle périodique. Si un contrôle exceptionnel satisfaisant aux prescriptions du 4.3 a été effectué, alors le contrôle exceptionnel peut être considéré comme étant un contrôle intermédiaire. L'organisme de contrôle doit décider de la portée précise du contrôle exceptionnel, suivant la norme EN 12972:2018 (tableau A1).

5. Marquage des cuves

Les cuves doivent porter une plaque, établie par analogie avec le 6.8.2.5.1, à l'exception du numéro d'agrément et de la pression extérieure de calcul. Pour les contrôles effectués en application des 4.2 et 4.4, la marque doit être suivie de la lettre « P ». Pour les contrôles effectués en application du 4.3, la marque doit être suivie de la lettre « L ».

6. Prescriptions relatives au fonctionnement

Le propriétaire ou l'exploitant doit conserver dans le dossier de chaque cuve un exemplaire du procès-verbal d'examen de type et les résultats du contrôle initial et de tous les contrôles suivants.

Chaque renouvellement et réparation du revêtement réfractaire doit être consigné par l'exploitant ou le fabricant.

Les joints doivent être contrôlés à chaque remplissage et renouvelés si nécessaire.

Les cuves doivent être positionnées sur les wagons de telle sorte que les orifices de vidange soient situés face au sens de la marche ou à l'opposé du sens de la marche. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/5 tel qu'amendé]

Document OTIF/RID/CE/GTP/2023/10 adopté avec les modifications suivantes :

Partie I

Chapitre 1.8

1.8.3.11 Dans les amendements à l'alinéa b), insérer le nouveau premier tiret suivant :

« – Au deuxième tiret, supprimer :
« et les conteneurs-citernes ». ».

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/11 et document informel INF.19 de la 114^e session du WP.15]

Chapitre 3.2

Tableau A Dans le tableau des amendements, pour le No ONU 3482, dans la première colonne, supprimer :

« (toutes les rubriques) ».

Tableau B Dans le premier tableau des amendements, insérer les nouveaux amendements suivants dans l'ordre alphabétique :

«

| Dénomination/description des marchandises | No ONU | Amendement |
|--|--------|--|
| APPAREIL MÛ PAR ACCUMULATEURS | 3171 | Dans la colonne « NHM », remplacer « +++++ » par : « 850+++ ». |
| ISOBUTANE | 1969 | Dans la colonne « NHM », après « 271113 », insérer : « 290110 ». |
| PILES AU LITHIUM IONIQUE (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère) | 3480 | Dans la colonne « NHM », remplacer « 850780 » par : « 850760 ». |
| PILES AU LITHIUM IONIQUE CONTENUES DANS UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère) | 3481 | Dans la colonne « NHM », remplacer « 847+++ » par : « 8507++ ». |
| PILES AU LITHIUM IONIQUE EMBALLÉES AVEC UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère) | 3481 | Dans la colonne « NHM », remplacer « 847+++ » par : « 8507++ ». |
| VÉHICULE À PROPULSION PAR GAZ INFLAMMABLE | 3166 | Dans la colonne « NHM », remplacer « 8407++ » par : « 870+++ ». |
| VÉHICULE À PROPULSION PAR LIQUIDE INFLAMMABLE | 3166 | Dans la colonne « NHM », remplacer « 8407++ » par : « 870+++ ». |
| VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE | 3166 | Dans la colonne « NHM », remplacer « 8407++ » par : « 870+++ ». |

| Dénomination/description des marchandises | No ONU | Amendement |
|---|--------|---|
| VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE | 3166 | Dans la colonne « NHM », remplacer « 8407++ » par : « 870+++ ». |
| VÉHICULE MÛ PAR ACCUMULATEURS | 3171 | Dans la colonne « NHM », remplacer « ++++++ » par : « 870+++ ». |

».

[Document de référence : document informel INF.6]

Modifier le deuxième tableau des amendements pour lire comme suit :

«

| Dénomination/description des marchandises | No ONU | Note | NHM |
|---|--------|------|--------|
| ACCUMULATEURS AU SODIUM IONIQUE à électrolyte organique | 3551 | | 8506++ |
| ACCUMULATEURS AU SODIUM IONIQUE CONTENUS DANS UN ÉQUIPEMENT, à électrolyte organique | 3552 | | 8506++ |
| ACCUMULATEURS AU SODIUM IONIQUE EMBALLÉS AVEC UN ÉQUIPEMENT, à électrolyte organique | 3552 | | 8506++ |
| DISILANE | 3553 | | 290110 |
| DISPOSITIFS D'EXTINCTION PAR DISPERSION | 0514 | | 842410 |
| DISPOSITIFS D'EXTINCTION PAR DISPERSION | 3559 | | 842410 |
| GALLIUM CONTENU DANS DES OBJETS MANUFACTURÉS | 3554 | | 811292 |
| HYDROXYDE DE TETRAMÉTHYLAMMONIUM EN SOLUTION AQUEUSE contenant au moins 25 % d'hydroxyde de tétraméthylammonium | 3560 | | 292390 |
| Piles au sodium-chlorure de nickel, voir | 3292 | | 8506++ |
| TRIFLUOROMÉTHYLTÉTRAZOLE, SEL DE SODIUM DANS L'ACÉTONE, avec au moins 68 % (masse) d'acétone | 3555 | | 2921++ |
| VÉHICULE MÛ PAR UNE BATTERIE AU LITHIUM IONIQUE | 3556 | | 870+++ |
| VÉHICULE MÛ PAR UNE BATTERIE AU LITHIUM MÉTAL | 3557 | | 870+++ |
| VÉHICULE MÛ PAR UNE BATTERIE AU SODIUM IONIQUE | 3558 | | 870+++ |

».

[Document de référence : document informel INF.6]

Chapitre 3.3

DS 388

Dans le dernier amendement, dans le premier paragraphe tel que modifié, remplacer « au présent Règlement » par :

« au RID ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/11]

DS 650 Dans l'amendement à l'alinéa d), remplacer « le même véhicule » par :
« le même wagon ».

Chapitre 4.1

4.1.4.1

P 303 À la troisième phrase, remplacer « tête » par :
« dessus ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/11]

Chapitre 5.4

5.4.0.2 Supprimer l'amendement.

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/8]

Partie II

Chapitre 4.1

4.1.1.5 Supprimer les crochets.

4.1.1.5.3 À l'alinéa b), remplacer « [xxxx], » par :

« 4.1.1.5, 4.1.1.5.1, 4.1.1.5.2, 4.1.1.21, 4.1.3.1 à 4.1.3.5, 4.1.3.7, 4.1.4, 6.1.5.2.1, 6.5.6.1.2 et 6.6.5.2.1 : ».

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/11 et document informel INF.14 de la 114^e session du WP.15]

Chapitre 5.4

5.4.1.1.3 Supprimer les crochets.

5.4.1.1.3.3 Après « 1993 », supprimer la virgule.

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/11]

5.4.1.1 Remplacer « **5.4.1.1** Ajouter le nouveau **5.4.1.1.4** suivant : » par :

« **5.4.1.1.4** Modifier pour lire comme suit : ».

5.4.1.1.4 Modifier le premier paragraphe comme suit :

– Après « Lorsque la disposition spéciale 678 », insérer :

« du chapitre 3.3 ».

– [Le deuxième amendement au premier paragraphe ne s'applique pas au texte français.]

Dans le deuxième paragraphe, remplacer « aux alinéas b) i), ii), iii), iv) et v) de la disposition spéciale 678 » par :

« à la disposition spéciale 678 b) du chapitre 3.3 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/11]

Chapitre 7.3

7.3.3.2.7

AP 12 Supprimer tous les crochets.

Au cinquième paragraphe, remplacer « de la benne chargée » par :

« du compartiment de chargement chargé ».

[Les autres amendements dans les versions anglaise et allemande ne s'appliquent pas au texte français.]

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/11 et document informel INF.7 de la 114^e session du WP.15]

Chapitre 7.5

7.5.11

CW 38 Modifier le premier paragraphe comme suit :

– Dans la première phrase, remplacer « [bennes] » par :

« compartiments de chargement ».

– Dans la deuxième phrase, remplacer « Les [bennes] doivent être contrôlées » par :

« Ils doivent être contrôlés ».

Modifier le deuxième paragraphe comme suit :

– Dans la première phrase, remplacer « [bennes] » par :

« compartiments de chargement ».

– Dans la deuxième phrase, remplacer « de la [benne] » par :

« du compartiment de chargement ».

Modifier le troisième paragraphe comme suit :

– Dans la première phrase, remplacer « d'une [benne] à une autre » par :

« d'un compartiment de chargement à un autre ».

– Dans la deuxième phrase, remplacer « la même [benne] » par :

« le même compartiment ».

Modifier le cinquième paragraphe comme suit :

- Remplacer « [bennes] » par :
« compartiments de chargement ».
- Remplacer « la [benne] posée » par :
« ces derniers posés ».

Dans le sixième paragraphe, dans la première phrase, remplacer « de la [benne] » par :

« du compartiment de chargement ».

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/11 et document informel INF.7 de la 114^e session du WP.15]

Partie III

Chapitre 6.8

6.8.2.6.1 Supprimer les crochets pour la norme « EN 14025:2023 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/11]

Pour les autres amendements dans la partie III, les crochets sont conservés jusqu'à la prochaine session du Groupe de travail permanent.

Textes adoptés par la 16^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2027

[Chapitre 1.2

1.2.1 Insérer la nouvelle définition suivante :

« **organisme d'évaluation**, un organisme qui, en vertu des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF – appendice G à la COTIF), est chargé de réaliser l'évaluation de la conformité aux PTU ;*

* Aux fins de l'évaluation de la conformité avec les spécifications techniques d'interopérabilité en vertu du droit de l'Union européenne, on entend par organisme d'évaluation un organisme d'évaluation de la conformité tel que défini à l'article 2, chiffre 42), de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. ».

1.2.3 Insérer la nouvelle abréviation suivante :

« **PTU Wagons**, la prescription technique uniforme applicable au sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises » dérivée des Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU – appendice F à la COTIF) ;*

* Aux fins de l'autorisation des wagons en vertu du droit de l'Union européenne, on entend par « PTU Wagons » la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « matériel roulant – wagons pour le fret » (STI Wagons) du système ferroviaire dans l'Union européenne. ».

Chapitre 1.6

1.6.3.27 Modifier pour lire comme suit :

- « **1.6.3.27** a) Pour les wagons-citernes et wagons-batteries sans attelages automatiques destinés au transport :
- de gaz de la classe 2 des codes de classification contenant la ou les lettres T, TF, TC, TO, TFC ou TOC,
 - des matières des classes 3 à 8 qui sont transportées à l'état liquide, auxquelles sont affectés les codes-citerne L15CH, L15DH ou L21DH, dans la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2,
- qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2005, l'absorption minimale d'énergie des dispositifs définis dans la disposition spéciale TE 22 du 6.8.4 b) applicable du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre [2026] et dans la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 2 du 7.1.2.2 applicable à partir du 1^{er} janvier [2027] doit s'élever à 500 kJ pour chaque côté frontal du wagon.
- b) Les wagons-citernes et wagons-batteries sans attelages automatiques destinés au transport :
- de gaz de la classe 2 avec des codes de classification qui ne contiennent que la lettre F, ainsi que

- des matières des classes 3 à 8 qui sont transportées à l'état liquide, auxquelles sont affectés les codes-citerne L10BH, L10CH ou L10DH dans la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2007, mais qui cependant ne sont pas conformes aux exigences de la disposition spéciale TE 22 du 6.8.4 b) applicables du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre [2026] et de la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 2 du 7.1.2.2 applicables à partir du 1^{er} janvier [2027], pourront encore être utilisés.

Les wagons-citernes et wagons-batteries destinés au transport de ces gaz et matières qui sont équipés d'attelages automatiques et ont été construits avant le 1^{er} juillet 2015, mais ne satisfont pas aux exigences de la disposition spéciale TE 22 du 6.8.4 b) applicables du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre [2026] et de la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 2 du 7.1.2.2 applicables à partir du 1^{er} janvier [2027], peuvent encore être utilisés.

Les wagons-citernes qui sont équipés d'éléments d'absorption d'énergie conformément à la disposition spéciale TE 22 du 6.8.4 b) et à la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 2 du 7.1.2.2 et qui sont marqués « TE 22 » conformément au 6.8.2.5.2 ne doivent pas porter la marque « WE 2 » requise au 7.1.2.3 jusqu'au premier contrôle intermédiaire ou périodique devant avoir lieu après le 31 décembre [2026]. ».

1.6.3.32 Modifier pour lire comme suit :

« **1.6.3.32** Les wagons-citernes destinés au transport :

- de gaz de la classe 2 des codes de classification contenant la ou les lettres T, TF, TC, TO, TFC ou TOC,
- des liquides des classes 3 à 8 auxquels sont affectés les codes-citerne L15CH, L15DH ou L21DH, dans la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2007, mais qui cependant ne sont pas conformes aux exigences de la disposition spéciale TE 25 du 6.8.4 b) applicables du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre [2026] et de la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 3 du 7.1.2.2 applicables à partir du 1^{er} janvier [2027], pourront encore être utilisés.

Les wagons-citernes destinés au transport des gaz des numéros ONU 1017 chlore, 1749 trifluorure de chlore, 2189 dichlorosilane, 2901 chlorure de brome et 3057 chlorure de trifluoracétylène, dont l'épaisseur de paroi des fonds ne satisfait pas à la disposition spéciale TE 25 b), doivent cependant satisfaire à la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 3 du 7.1.2.2 applicable à partir du 1^{er} janvier [2027] ou être rééquipés de dispositifs conformes à la disposition spéciale TE 25 a), c) ou d).

Les wagons-citernes qui sont conformes aux dispositions spéciales TE 25 a), TE 25 d) ou TE 25 e) du 6.8.4 b) applicables du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre [2026] et à la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 3 du 7.1.2.2 applicable à partir du 1^{er} janvier [2027] et qui sont marqués « TE 25 » conformément au 6.8.2.5.2 ne doivent pas porter la marque « WE 3 » requise au 7.1.2.3 jusqu'au premier contrôle intermédiaire ou périodique devant avoir lieu après le 31 décembre [2026]. ».

1.6.3.33 Modifier pour lire comme suit :

« **1.6.3.33** Les wagons-citernes et wagons-batteries pour les gaz de la classe 2, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1986 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1985, mais qui en ce qui concerne les tampons ne satisfont pas aux prescriptions du 6.8.3.1.6 applicables jusqu'au 31 décembre [2026] ni aux exigences de la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 1 du 7.1.2.2 applicables à

partir du 1^{er} janvier [2027], pourront encore être utilisés. ».

1.6.3.36 Modifier pour lire comme suit :

« **1.6.3.36** Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2011, selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2010, mais qui ne sont pas conformes aux exigences du 6.8.2.1.29 concernant la distance minimale entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir applicables du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre [2026] ni aux prescriptions du 7.1.2.1.4 applicables à partir du 1^{er} janvier [2027], pourront encore être utilisés. ».

Chapitre 3.2

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

Après les notes explicatives pour la colonne (13), insérer le texte suivant :

« **Colonne (14) « Équipement des wagons »**

Contient les codes alphanumériques commençant par les lettres « WE » des dispositions spéciales d'équipement des wagons qui doivent être satisfaites en vertu du 7.1.2.2. ».

Tableau A Dans la colonne (13), supprimer :

« TE22 ».

Entre les colonnes (13) et (15), insérer une nouvelle colonne (14) avec les titres suivants :

« Équipement des wagons
4.3.2,
7.1.2.2
(14) ».

Dans la nouvelle colonne (14), attribuer « WE1 » à tous les gaz.

Dans la nouvelle colonne (14), attribuer « WE2 » à toutes les matières auxquelles le code « TE22 » est actuellement attribué dans la colonne (13).

Dans la nouvelle colonne (14), attribuer « WE3 » à toutes les matières auxquelles le code « TE25 » est actuellement attribué dans la colonne (13).

Dans la nouvelle colonne (14), attribuer « WE4 WE5 » à toutes les matières.

Chapitre 4.3

4.3.2.1.1 Insérer les nouveaux **4.3.2.1.1.1** et **4.3.2.1.1.2** suivants :

« **4.3.2.1.1.1** Les wagons peuvent faire l'objet de dispositions spéciales supplémentaires d'équipement des wagons visant à garantir le niveau de protection nécessaire de la matière transportée ainsi que l'interopérabilité du wagon utilisé. (réservé)

4.3.2.1.1.2 Les équipements de wagon requis sont indiqués sous forme de code dans la colonne (14) du tableau A du chapitre 3.2. Les dispositions spéciales correspondant à chaque code d'équipement des wagons (WE) sont énoncées au 7.1.2.2.

(réservé)

NOTA. Il est également possible d'utiliser des wagons qui sont équipés d'équipements de wagon supplémentaires conformément à un code WE prévu au 7.1.2.2 même si cela n'est pas requis dans la colonne (14) du tableau A du chapitre 3.2. ».

4.3.5

TU 38

Dans la colonne de gauche, modifier le libellé du premier et du deuxième alinéas après le titre pour lire comme suit :

« Après déformation plastique d'éléments d'absorption d'énergie (disposition spéciale d'équipement des wagons WE 2 prévue au 7.1.2.2), le wagon-citerne ou le wagon-batterie doit être immédiatement amené vers un atelier après avoir été examiné.

Si l'état des wagons-citernes ou wagons-batteries chargés leur permet de supporter les tamponnements résultant de l'exploitation ferroviaire normale, par exemple après remplacement des dispositifs d'absorption d'énergie par des dispositifs absorbant moins d'énergie ou après blocage provisoire des dispositifs d'absorption d'énergie endommagés, ils peuvent, après avoir été examinés, être déplacés pour être vidangés, puis amenés à l'atelier. ».

Chapitre 6.8

6.8.1.1

Modifier le premier tiret pour lire comme suit :

« – aux citernes des wagons-citernes, aux citernes amovibles et aux éléments des wagons-batteries (colonne de gauche) ; ».

6.8.1.2

Dans la colonne de gauche, remplacer « aux wagons-citernes, citernes amovibles et wagons-batteries » par :

« aux citernes des wagons-citernes, aux citernes amovibles et aux éléments des wagons-batteries ».

6.8.1.4

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

Ajouter la phrase suivante :

« Pour les dispositions concernant les wagons, voir 4.3.2.1.1.1, 4.3.2.1.1.2 et chapitre 7.1. »

6.8.2.1.2

Modifier le texte dans la colonne de gauche pour lire comme suit :

« Les wagons-citernes doivent pouvoir absorber, à la charge maximale autorisée, les forces définies au 7.1.2.1.1. ».

6.8.2.1.13 Dans la colonne de gauche, ajouter la phrase suivante à la fin :
« De plus, les dispositions applicables du 7.1.2.1.1 doivent être satisfaites. ».

6.8.2.1.29 Modifier le texte dans la colonne de gauche pour lire comme suit :
« Les dispositions du 7.1.2.1.4 et les exigences de construction de la PTU Wagons, appendice I, partie D, s'appliquent. ».

6.8.2.5.2 Dans la colonne de gauche, modifier le septième tiret comme suit :

– Après « TE », insérer :

« (sauf TE 25) ».

– À la fin, supprimer :

« et ».

Dans la colonne de gauche, après le septième tiret, insérer les nouveaux tirets suivants :

« – le code alphanumérique « TE 25 » lorsque le wagon-citerne est conforme à la disposition spéciale TE 25 b) ou TE 25 c) du 6.8.4 b) ;

– codes alphanumériques de tous les équipements de wagons WE dont le wagon-citerne est équipé (voir 7.1.2.3) ; et ».

6.8.3.1.5 Modifier la première phrase pour lire comme suit :

| | |
|---|---|
| « Les éléments des wagons-batteries et leurs moyens de fixation doivent pouvoir absorber, à la charge maximale autorisée, les forces définies au 7.1.2.1.1. | des CGEM et leurs moyens de fixation, ainsi que le cadre des CGEM doivent pouvoir absorber, dans les conditions du chargement maximal autorisé, les forces définies au 6.8.2.1.2. |
|---|---|

6.8.3.1.6 Modifier le texte dans la colonne de gauche pour lire comme suit :

« (supprimé)

NOTA. L'ancien 6.8.3.1.6 est remplacé par la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 1 du 7.1.2.2. ».

6.8.4 b)

TE 22 Modifier le texte dans la colonne de gauche pour lire comme suit :

« (supprimé)

NOTA. L'ancienne disposition spéciale TE 22 est remplacée par la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 2 du 7.1.2.2. ».

TE 25

Modifier le texte dans la colonne de gauche comme suit :

- Remplacer le premier paragraphe et l’alinéa a) par le texte suivant :

« Afin de limiter les dommages portés à la citerne en cas de choc contre le wagon-citerne ou de tamponnement impliquant le wagon-citerne, la citerne du wagon-citerne doit être protégée par l’une des mesures suivantes :

a) (supprimé)

NOTA. L’ancienne disposition spéciale TE 25 a) est remplacée par la disposition spéciale d’équipement des wagons WE 3 du 7.1.2.2. ».
- Supprimer le titre « Mesures pour limiter les dommages lors de chevauchements des tampons ».
- Modifier l’alinéa b) comme suit :
 - Remplacer le titre « Augmentation de l’épaisseur de paroi des fonds de citernes ou utilisation d’autres matériaux ayant une capacité plus élevée d’absorption d’énergie » par :

« Augmentation de la résistance des fonds de citerne ».
 - Modifier le premier paragraphe pour lire comme suit :

« L’épaisseur de paroi des fonds de citernes doit être augmentée ou d’autres matériaux ayant une capacité plus élevée d’absorption d’énergie doivent être utilisés. ».
- À l’alinéa c), remplacer le titre « Couverture sandwich pour les fonds de citerne » par :

« Protection des fonds de citerne avec une couverture sandwich ».
- Modifier l’alinéa d) pour lire comme suit :

« d) (supprimé)

NOTA. L’ancienne disposition spéciale TE 25 d) est remplacée par la disposition spéciale d’équipement des wagons WE 3 du 7.1.2.2. ».
- Modifier l’alinéa e) pour lire comme suit :

« e) (supprimé)

NOTA. L’ancienne disposition spéciale TE 25 e) est remplacée par la disposition spéciale d’équipement des wagons WE 3 du 7.1.2.2. ».
- Modifier le dernier paragraphe après l’alinéa e) pour lire comme suit :

« **NOTA.** Si le wagon est protégé au moyen d’un équipement empêchant ou limitant les effets d’un chevauchement de tampons conformément à la disposition spéciale d’équipement des wagons WE 3 du 7.1.2.2, alors l’application des disposition spéciale TE 25 b) et TE 25 c) n’est pas obligatoire. ».

Chapitre 7.1

7.1.1 Insérer le nouveau deuxième paragraphe suivant :

« Les wagons doivent être construits en tenant compte des objectifs de sécurité généraux pour la protection de la matière transportée définis au 7.1.2. ».

Dans le troisième paragraphe (ancien deuxième paragraphe), avant « (16) », insérer :

« (14), ».

Supprimer le nota.

7.1.2 Modifier pour lire comme suit :

« 7.1.2 Objectifs de sécurité généraux

Les wagons doivent remplir les objectifs de sécurité généraux et satisfaire aux exigences applicables y afférentes de la présente section.

Les exigences ci-après sont réputées satisfaites si l'organisme d'évaluation chargé de vérifier la conformité à la PTU Wagons a procédé à l'évaluation de la conformité avec la version applicable de la PTU et a confirmé cette conformité au moyen des certificats correspondants.

7.1.2.1 Exigences de construction des wagons

7.1.2.1.1 Les wagons-citernes et wagons-batteries doivent supporter les sollicitations normales d'exploitation ferroviaire.

Ces wagons sont construits en tenant compte des sollicitations maximales survenant dans des conditions normales de transport ferroviaire, à la charge maximale autorisée, de manière à garantir l'intégrité structurelle des moyens de fixation entre le wagon-citerne et la citerne, ou entre le wagon-batterie et les éléments montés ou fixés sur celui-ci.

La présente disposition est réputée satisfaite en cas de conformité à la PTU Wagons, appendice I, partie A.

7.1.2.1.2 (réservé)

7.1.2.1.3 Les wagons doivent être compatibles avec les caractéristiques des zones d'exploitation prévues afin de prévenir les risques liés aux matières transportées (par exemple, en cas d'exploitation dans des atmosphères explosives).

La présente disposition est réputée satisfaite en cas de conformité à la PTU Wagons, appendice I, partie C.

7.1.2.1.4 Les wagons-citernes doivent être construits et équipés de manière à limiter les effets des tamponnements produisant des sollicitations qui excèdent les sollicitations survenant dans des conditions normales d'exploitation.

La présente disposition est réputée satisfaite en cas de conformité à la PTU Wagons, appendice I, partie D.

- 7.1.2.1.5** Les wagons-citernes destinés au transport de certaines marchandises dangereuses doivent être équipés de dispositifs empêchant les chevauchements de tampons ou en limitant les effets.

La présente disposition est réputée satisfaite en cas de conformité à la disposition spéciale TE 25 b) ou TE 25 c) du 6.8.4 b), ou à la PTU Wagons, appendice I, partie E, ou à une combinaison de celles-ci.

- 7.1.2.1.6** Les wagons peuvent être équipés de dispositifs facultatifs :

- a) limitant les conséquences d'un déraillement ;

NOTA. Si un tel système est utilisé, il doit être conforme aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, partie F.1.

- b) empêchant la survenue d'un déraillement.

NOTA. Si un tel système est utilisé, il doit être conforme aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, partie F.2.

7.1.2.2 Dispositions spéciales d'équipement des wagons

Les wagons équipés d'équipements de wagon conformément à un code WE doivent satisfaire aux spécifications de ces équipements définies dans la PTU Wagons.

NOTA. Il est également possible d'utiliser des wagons qui sont équipés d'équipements de wagon supplémentaires conformément à un code WE prévu au 7.1.2.2 même si cela n'est pas requis dans la colonne (14) du tableau A du chapitre 3.2.

Lorsque des codes alphanumériques commençant par « WE » figurent dans la colonne (14) du tableau A du chapitre 3.2, les dispositions spéciales suivantes s'appliquent :

- WE 1** Le wagon-citerne ou le wagon-batterie doit être équipé d'un ou de plusieurs éléments d'absorption d'énergie conformes aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, partie D.1.

La présente disposition ne s'applique pas aux wagons équipés d'éléments d'absorption d'énergie en vertu de WE 2.

- WE 2** Le wagon-citerne ou le wagon-batterie doit être équipé d'un ou de plusieurs éléments d'absorption d'énergie conformes aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, partie D.2.

- WE 3** Le wagon-citerne doit être équipé d'un système :
- empêchant le chevauchement de ses tampons par ceux d'autres wagons, conforme aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, partie E.1, ou
 - limitant les effets du chevauchement par un autre wagon, conforme aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, partie E.2.

Si la citerne du wagon-citerne est protégée par l'une des deux mesures prévues dans la disposition spéciale TE 25 b) et TE 25 c) du 6.8.4 b), ou par les deux, l'application de la disposition spéciale WE 3 n'est pas obligatoire.

WE 4 Le wagon peut être équipé d'un système limitant les conséquences dans le cas de son déraillement. Si un tel système est utilisé, il doit être conforme aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, partie F.1.

WE 5 Le wagon peut être équipé d'un système empêchant son déraillement. Si un tel système est utilisé, il doit être conforme aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, partie F.2.

7.1.2.3 Marquage des wagons

Lorsqu'un wagon satisfait à la disposition spéciale WE 1, WE 2, WE 3, WE 4 ou WE 5, le code alphanumérique correspondant doit être inscrit sur les deux côtés du wagon.

NOTA. Pour les wagons-citernes, voir également le 6.8.2.5.2. ».]

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/6 + document informel INF.5 tels qu'amendés]

Interprétation adoptée par la 16^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID qui sera publiée sur le site Internet de l'OTIF**« 5.3.1.2**

Interprétation : Le 5.3.1.2 s'applique également au placardage des caisses mobiles.

Raisonnement : Le 5.3.1.2 régit entre autres le placardage des grands conteneurs.

Selon les définitions au 1.2.1 :

- un grand conteneur est un conteneur qui ne répond pas à la définition de petit conteneur ;
- un petit conteneur est un conteneur dont le volume intérieur est inférieur ou égal à 3 m³ ;
- une caisse mobile est également un conteneur, qui présente cependant certaines caractéristiques de construction spécifiques au transport terrestre.

Il s'ensuit que les caisses mobiles sont non seulement des conteneurs mais aussi des grands conteneurs puisque leur volume intérieur est supérieur à 3 m³ et qu'elles sont donc soumises aux dispositions du 5.3.1.2. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2023/1]

Liste de participation
Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
List of participants

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

Allemagne/Deutschland/Germany

M. Alfons **Hoffmann**
M^{me} Linda **Rathje-Unger**
M. Luciano **Inama**
M. Frank **Jochems**

Autriche/Österreich/Austria

M. Othmar **Krammer**

Belgique/Belgien/Belgium

M^{me} Caroline **Bailleux**

Danemark/Dänemark/Denmark

M^{me} Bolette **Daugaard**

Espagne/Spainien/Spain

M. Luis **del Prado Arévalo**

Finlande/Finnland/Finland

M. Jouni **Karhunen**
M. Jarkko **Voutilainen**

France/Frankreich/France

M^{me} Ariane **Roumier**
M. Vincent **Colliaux Brière**

Italie/Italien/Italy

M^{me} Stefania **Fabozzi**

Lettonie/Lettland/Latvia

M. Dainis **Lācis**

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

M. Iliass **Zerktouni**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

M. Henk **Langenberg**

M^{me} Sam **van de Snepscheut**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

M. Luboš **Knížek**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

M^{me} Emma **Vincent**

M. Arne **Bale**

Slovaquie/Slowakei/Slovakia

M^{me} Olga **Dmitrieva**

Suisse/Schweiz/Switzerland

M^{me} Ingrid **Hincapié-Olaya**

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

Union européenne/Europäische Union/European Union

Commission européenne/Europäische Kommission/European Commission

M. Roberto **Ferravante**

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

M. Oscar **Martos**

M^{me} Ellen **Rogghé**

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

Cefic

M. Imre **Elek**
M. Jörg **Roth**

FEAD

M^{me} Aizea **Astor Hoschen**

UIC

M. Joost **Overdijkink**

UIP

M. Rainer **Kogelheide**
M. Oliver **Behrens**
M. Philippe **Laluc**

UIRR

M. Ullrich **Lück**

IV. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

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

V. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

M^{me} Joana **Meenken** (OTIF)
M. David **Ashman** (OTIF)
M. Werner **Küpper**
