

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**OTIF/RID/CE/GTP/2013/5**

16 août 2013

Original : anglais

**RID :** 2<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID  
(Copenhague, du 18 au 22 novembre 2013)

**Objet :** Délai prévu pour la prochaine épreuve pour les wagons-citernes, wagons avec  
citerne amovible, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM

### **Proposition de la Suède**

#### **Contexte**

1. À la 51<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID, l'expression « par sondages représentatifs » a été supprimée de la phrase d'introduction du 1.4.2.2.1 du RID. Les paragraphes 39 et 40 du rapport OTIF/RID/ CE/2012-A de cette réunion mentionnaient que :

« 39. La représentante de la France appuie en partie les observations faites par l'UIC dans le document informel INF.16. Dans le document de la Suède à l'origine de ce groupe de travail (OTIF/RID/CE/2011/1 – Sondages représentatifs au 1.4.2.2.1 en comparaison avec la fiche UIC 471-3), la question posée concernait les sondages faits au lieu de départ, qui pouvaient être différemment interprétés selon les entreprises ferroviaires et poser problème. Le travail du groupe de travail a consisté à répondre à cette question en validant la suppression au 1.4.2.2.1 de la mention « par sondages représentatifs ». La question des vérifications pouvant être effectuées par sondages représentatifs en cours d'acheminement des envois, n'était pas un objectif du groupe de travail, aucun document n'ayant été présenté sur ce point. Il conviendrait donc de réexaminer la question ultérieurement sur la base d'une proposition.

40. La majorité des délégations se prononce en faveur de la suppression de « par sondages représentatifs » dans la phrase d'introduction du 1.4.2.2.1. Les décisions concernant les propositions plus avancées portant sur la prévision de contrôles supplémentaires par sondages représentatifs en cas de changement de transporteur et sur la possibilité de

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

publier également le point 5 de la fiche UIC 471-3 sur le site Internet de l'OTIF seront prises ultérieurement. »

2. Lorsque l'expression « par sondages représentatifs » a été supprimée, il a été décidé que le transporteur avait alors l'obligation de s'assurer au lieu de départ que tous les envois satisfont aux exigences du 1.4.2.2.1 a) à g). Ceci semble correspondre à un niveau de sécurité suffisant pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses, bien qu'en transport routier, ce contrôle n'est effectué que si nécessaire.
3. Toutefois, un problème particulier a été découvert lors de la vérification menée pour déterminer si le délai prévu pour la prochaine épreuve des citernes amovibles, des citernes mobiles, des conteneurs-citernes et des CGEM transportés par le rail n'avait pas expiré. Ce problème est décrit dans le document OTIF/RID/CE/GTP/2012/5 (Suède).
4. La date de la dernière épreuve (et non la date de la prochaine épreuve) est donnée sur une plaque en métal résistant à la corrosion fixée de façon permanente sur la citerne en un endroit aisément accessible aux fins d'inspection. Cela signifie que le transporteur doit calculer si le délai est expiré ou non. Quiconque tente de prendre connaissance des informations figurant sur ces plaques en métal mesure immédiatement l'ampleur du problème auquel sont confrontés les transporteurs. L'expression « en un endroit aisément accessible aux fins d'inspection » peut avoir différentes significations. La plaque peut ainsi se trouver en un endroit aisément accessible aux fins d'inspection lorsqu'un conteneur-citerne ou un CGEM est au sol, mais lorsque celui-ci est chargé sur un wagon, l'accès à la plaque s'en retrouve probablement limité. En ce qui concerne les wagons-citernes et les wagons-batteries, la date de la prochaine épreuve doit figurer des deux côtés du wagon (voir les 6.8.2.5.2 et 6.8.3.5.11 du RID), mais dans le cas des conteneurs-citernes et des CGEM, seuls la date et le type de l'épreuve la plus récente doivent être inscrits sur la plaque.
5. Les problèmes de vérification de la date de la prochaine épreuve ont été examinés à la 1<sup>re</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID qui s'est déroulée à Riga du 12 au 15 novembre 2012. Le paragraphe 6 du rapport OTIF/RID/CE/GTP/2012-A dit que :
  - « 6. Le groupe de travail appuie le souhait du représentant de la Suède de soumettre à la Réunion commune et au Sous-comité d'experts de l'ONU une proposition selon laquelle la date de la prochaine épreuve devrait également être inscrite sur les deux côtés des citernes des conteneurs-citernes et des citernes mobiles (sur la citerne elle-même ou sur des panneaux). Si aucune majorité n'est obtenue pour cette proposition au sein de ces réunions, un renvoi au 1.4.2.2.1 d) pourrait aussi être inséré au 1.4.2.2.2, lequel porte sur la fiabilité des informations mises à disposition par d'autres intervenants. Or, cela présupposerait que le transporteur reçoive les informations concrètes concernant le délai prévu pour la prochaine épreuve. »

## Introduction

6. La Suède a présenté des propositions au groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (OTIF/RID/CE/GTP/2012/5) ainsi qu'à la Réunion commune RID/ADR/ADN (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/23) et à la 43<sup>e</sup> session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (document informel INF.8), décrivant le problème rencontré lorsque des transporteurs de conteneurs-citernes, de citernes mobiles et de CGEM doivent s'assurer que le délai pour la prochaine épreuve n'est pas dépassé.
7. Les conclusions de la Réunion commune étaient que cette question devrait d'abord être examinée par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (voir rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130/Add.1, paragraphes 20 et 21) :

- « 20. S'agissant du marquage des conteneurs-citernes RID/ADR et des citernes mobiles ONU portant la date du contrôle suivant, de nombreux membres du Groupe de travail ont exprimé une préférence pour la proposition 1 et certains pour la proposition 2. Toutefois, de l'avis général, il fallait adopter une démarche cohérente à la fois pour les citernes mobiles ONU et pour les conteneurs-citernes RID/ADR.
21. Le Groupe de travail était donc d'avis que la meilleure démarche consisterait à aborder la question dans un premier temps dans le cadre des travaux de l'ONU, étant donné que l'impact sur les conteneurs-citernes RID/ADR serait limité, considérant que les citernes mobiles ONU étaient beaucoup plus nombreuses. Cependant, le Groupe de travail a souhaité exprimer son appui pour le principe exprimé dans la proposition suédoise lorsqu'elle sera soumise au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et a proposé de revenir sur la question une fois qu'elle aura été débattue dans le cadre des travaux de l'ONU. »
8. La proposition n'a reçu que peu de soutien à la 43<sup>e</sup> session du Sous-Comité car plusieurs experts craignent qu'indiquer la date ne sème la confusion, étant donné que les marges de tolérance pour le transport d'une citerne mobile ou un CGEM devant passer de tels contrôles peuvent varier d'un pays à l'autre (cf. paragraphe 79 du rapport ST/SG/AC.10/C.3/86).
9. Le Sous-Comité a de plus pensé que pour les transports maritimes et routiers, il serait préférable que les plaques d'identification soient placées sur les faces avant et arrière des citernes. De plus, le problème rencontré par le personnel n'est pas résolu. Une période transitoire ne ferait en outre qu'accroître la confusion.
10. L'inscription de la date de la prochaine épreuve n'est requise que pour les wagons-citernes et wagons-batteries (6.8.2.5.2, 6.8.3.5.6 et 6.8.3.5.11 du RID). Selon les Recommandations de l'ONU, seule l'épreuve périodique la plus récente doit être marquée sur la plaque des citernes mobiles et CGEM (6.7.2.20.1, 6.7.3.16.1, 6.7.4.15.1 et 6.7.5.13.1).
11. La signification de « lieu de départ » a été clarifiée à la 1<sup>re</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID qui s'est déroulée à Riga du 12 au 15 novembre 2012. Le paragraphe 8 du rapport OTIF/RID/CE/GTP/2012-A dit que :
- « 8. En réponse à la Suède qui demande quel lieu est considéré comme lieu de départ en cas de chaîne de transport, le groupe de travail déclare que c'est le lieu où débute le transport ferroviaire. »
12. En s'appuyant sur le paragraphe 6 du rapport OTIF/RID/CE/GTP/2012-A de la 1<sup>re</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Riga, 12-15 novembre 2012), la Suède fait la proposition suivante.

### Proposition

13. Amender le 1.4.2.2.2 comme suit (les modifications sont soulignées) :
- « **1.4.2.2.2** Le transporteur peut toutefois, dans les cas du 1.4.2.2.1 a), b), d), e) et f), se fier aux informations et données qui lui ont été mises à disposition par d'autres intervenants. »

### Justification

14. Incidence sur la sécurité : Aucune difficulté prévue. Au lieu de vérifier lui-même la date, le transporteur doit maintenant se fier aux informations et données qui lui ont été mises à disposition par d'autres intervenants.

Faisabilité : Aucune difficulté prévue

Applicabilité : Le problème de vérification de la date subsiste.

---