

Groupe de travail permanent de
la Commission d'experts du RID

RID-26004-CE-SWG19
Distrib. générale

16.01.2026
Original : DE

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

**Rapport final de la 19^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Luxembourg, 18-21 novembre 2025)**

Communication du Secrétariat



TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes	Page
Point 1 : Adoption de l'ordre du jour	1	3
Point 2 : Présence	2 à 4	3
Point 3 : Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »	5 à 12	3
Point 4 : Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN et du groupe de travail WP.15 en 2024 et 2025	13 à 25	5
Point 5 : Interprétation du RID	26	7
Point 6 : Propositions de modifications au RID	27 à 61	7
A. Questions en suspens	27 à 48	7
B. Nouvelles propositions	49 à 61	12
Point 7 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS	62	14
Point 8 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	63 et 64	14
Point 9 : Divers	65 à 78	15

Annexe I : Textes adoptés par la 19^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 II : Modifications au guide sur le RID adoptées par la 19^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

Annexe III : Liste de participation

Point 1 : Adoption de l'ordre du jour

Document : [RID-25019-CE-SWG19](#) (Secrétariat)

Document informel : [RID-25044-CE-SWG19](#) (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire indiqué dans la convocation RID-25019-CE-SWG19 du 16 septembre 2025 est adopté avec la liste des documents figurant dans le document informel RID-25044-CE-SWG19.

Point 2 : Présence

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 19^e session du Groupe de travail permanent (voir également l'annexe III) :

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

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 : Union internationale des chemins de fer (UIC) et Union internationale des wagons privés (UIP).

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. M^{me} Yuriko Backes, ministre de la mobilité et des travaux publics du Luxembourg, ouvre la session.

Point 3 : Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

5. En amont de la session, la Présidente, le Vice-Président et le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » sont convenus d'intégrer les travaux de ce dernier directement en plénière du Groupe de travail permanent, afin de gagner du temps et de réduire les coûts. Les discussions sur les questions relevant du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » se feront sous la conduite de son président, M. Rainer Kogelheide.

Très grands conteneurs-citernes – Charges théoriques prévues au 6.8.2.1.2 du RID

Document : [RID-25014-CE-SWG19](#) (UIP et Secrétariat)

6. Il est proposé dans le document RID-25014-CE-SWG19 d'introduire au 6.8.2.1.2 pour les conteneurs-citernes un nota clarifiant que les charges théoriques en trafic ferroviaire concernent les transports soumis aux restrictions de manœuvre définies pour les wagons porteurs de la **catégorie** F-II dans la norme EN 12663. Cette proposition fait suite aux délibérations du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », dont il était ressorti qu'afin de garantir la pleine manœuvrabilité des wagons porteurs chargés de très grands conteneurs-citernes, il y aurait lieu d'introduire une **catégorie** distincte pour ces très grands conteneurs-citernes. **Selon les prescriptions en vigueur, ces derniers devraient être transportés sur des wagons porte-conteneurs de catégorie F-I selon la norme EN 12663.**

7. En réponse à une question de l'Autriche, le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » explique que le Cefic souhaite définir le cas échéant une nouvelle **catégorie** de wagons porteurs, mais que cela prendra encore un certain temps. Lorsque ces travaux seront terminés, le Groupe de travail permanent pourra de nouveau se pencher sur les prescriptions du 6.8.2.1.2.
8. Le Groupe de travail permanent adopte le libellé proposé dans le document RID-25014-CE-SWG19, avec des modifications d'ordre rédactionnel (voir annexe I).

Mesures de protection contre les explosions sur les wagons équipés d'installations électriques (par exemple attelage automatique numérique)

Document : [RID-25026-CE-SWG19 \(UIP\)](#)

9. L'introduction des attelages automatiques numériques, qui assurent notamment une alimentation continue en courant alternatif de 400 V dans tout le train, et l'installation de batteries à courant continu de 48 V servant à assurer le fonctionnement de ces attelages et d'éventuels capteurs imposent la définition de mesures particulières aux fins de la circulation dans des atmosphères explosives. L'UIP propose de reprendre les dispositions pertinentes de l'ADR et de renoncer à une homologation ATEX séparée des wagons.
10. Le Groupe de travail convient que des exigences concrètes en matière de protection contre les explosions lors de la circulation dans des zones où peuvent se former des atmosphères potentiellement explosives (par exemple, les sites de chargement) sont préférables à une homologation ATEX distincte. Dans la mesure où les prescriptions du RID en matière de technique des véhicules vont y être transférées, il serait préférable d'intégrer ces exigences dans les PTU/STI.
11. Le représentant de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer **indique que l'Agence pourrait, comme elle l'a fait par le passé, organiser une réunion d'experts et experts de la STI Wagons et du RID au sujet de l'ATEX.**

11 bis La Présidente résume les travaux à réaliser :

- analyser la directive ATEX (2014/34/UE) afin de déterminer dans quelle mesure ses dispositions s'appliquent aux wagons transportant des marchandises dangereuses,
- examiner les dispositions pertinentes de l'ADR et d'évaluer dans quelle mesure elles peuvent être transposées aux véhicules ferroviaires,
- veiller à ce que les prescriptions élaborées tiennent compte non seulement des attelages automatiques numériques, mais aussi d'un large éventail d'installations électriques possibles sur les wagons,
- dans le contexte du RID, déterminer si des mesures particulières de protection contre les explosions sont nécessaires pour certaines marchandises.

État d'avancement du projet de recherche allemand sur l'étude par simulation du comportement des oscillations dans les citernes

Document informel : [RID-25043-Rev1-CE-SWG19](#) (Allemagne)

12. Monsieur Clemens Höppe, représentant de l'entreprise DB Systemtechnik GmbH chargée de la mise en place du projet de recherche commandité par le Centre allemand de recherche sur le trafic ferroviaire près l'Office fédéral des chemins de fer (DZSF), présente l'état d'avancement du projet de recherche sur les effets des mouvements d'oscillation en trafic ferroviaire. À sa 20^e réunion (Madrid, 19 novembre 2024), le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » s'était penché sur le dernier rapport intermédiaire (voir rapport [OTIF/RID/CE/GTT/2024-A](#), paragraphes 15 à 18). M. Höppe annonce que l'analyse des variations paramétriques est achevée pour les citernes non munies de brise-fLOTS et se conclura d'ici la fin 2025 pour les citernes munies de brise-fLOTS. L'ensemble de la documentation sera ensuite disponible début 2026.

Point 4 : Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN et du groupe de travail WP.15 en 2024 et 2025

Textes consolidés adoptés par la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2024 et 2025 et par le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en 2023 et 2024

Document : [RID-25039-CE-SWG19](#) (Secrétariat)

13. Le Groupe de travail permanent examine le document RID-25039-CE-SWG19 préparé par le Secrétariat à partir des textes adoptés par la Réunion commune en 2024 et 2025 et par le Groupe de travail permanent lui-même en 2023 et 2024. Après examen, divers crochets sont supprimés et quelques erreurs corrigées (voir annexe I).
14. Il est convenu que les modifications adoptées entre crochets par la Réunion commune RID/ADR/ADN (parties grisées dans le document RID-25039-CE-SWG19) seront examinées par le Groupe de travail permanent à sa 20^e session (Berne, 27 et 28 mai 2026) une fois qu'elles auront été confirmées par la Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, 24-27 mars 2026).

Modifications aux codes NHM au 3.2.2 du RID

Document informel : [RID-25041-CE-SWG19](#) (UIC)

15. Dans son document informel RID-25041-CE-SWG19, le représentant de l'UIC propose des codes NHM pour les rubriques à corriger ou à introduire dans le tableau B du RID, ainsi que quelques adaptations d'ordre rédactionnel dans le texte introductif pour le tableau B au 3.2.2.
16. Étant donné que les codes NHM figurant dans le tableau B ne sont qu'un outil destiné à aider les entreprises ferroviaires et ne sont pas juridiquement contraignants, le Groupe de travail permanent adopte les ajouts et corrections proposés, avec quelques modifications (voir annexe I).

117^e (Genève, 6-8 mai 2025) et 118^e sessions (Genève, 4-6 novembre 2025) du WP.15

Document : [RID-25013-CE-SWG19](#) (Secrétariat)

Document informel : [RID-25042-CE-SWG19](#) (Secrétariat)

17. Le Groupe de travail permanent prend note du document RID-25013-CE-SWG19 et du document informel RID-25042-CE-SWG19 du Secrétariat qui reprennent les principales discussions des deux dernières sessions du WP.15 pouvant également intéresser le Groupe de travail permanent.
18. Le Groupe de travail permanent adopte les corrections figurant dans les notes de bas de page 2 et 4 du document RID-25013-CE-SWG19 et dans l'annexe au document informel RID-25042-CE-SWG19, ces dernières ayant déjà été intégrées dans le document RID-25039-CE-SWG19.
19. Concernant la discussion relatée aux paragraphes 33 et 34 du document informel RID-25042-CE-SWG19 sur les dispositions relatives à la sûreté des transports soumis au 1.1.3.6, le représentant du Royaume-Uni souligne que la teneur du 1.1.3.6 est certes différente dans le RID et l'ADR, mais que les dispositions du 1.10.4 relatives à la non-applicabilité du 1.10.1, du 1.10.2 et du 1.10.3 aux transports soumis au 1.1.3.6.3 sont identiques. Modifier le seul ADR pourrait le rendre plus restrictif que le RID, ce qui entraînerait des problèmes en trafic intermodal.
20. Le Secrétariat est prié de contacter le représentant de l'IRU afin qu'il soumette sa proposition à la Réunion commune RID/ADR/ADN.
21. Le Groupe de travail permanent prend également note des discussions relatées aux paragraphes 75 à 79 du document informel RID-25042-CE-SWG19 sur l'efficacité et les méthodes de travail du groupe de travail WP.15.
22. À ce sujet, le représentant de l'UIC annonce la soumission à la prochaine Réunion commune RID/ADR/ADN d'un document établi conjointement avec d'autres représentants du secteur, soulevant les points suivants :
 - la qualité du processus législatif ne doit pas être compromise,
 - la traduction des documents officiels et l'interprétation sont indispensables,
 - le rythme biennal doit être maintenu pour préserver la pertinence du RID,
 - les méthodes de travail convenues entre la CEE-ONU et l'OTIF doivent être maintenues,
 - les délais de soumission des documents officiels doivent être maintenus,
 - le traitement préalable de certaines questions par des groupes de travail informels peut être étendu, dans le respect de règles strictes,
 - les propositions pourraient être hiérarchisées à l'aune d'analyses coûts-avantages,
 - la durée de la session automnale bisannuelle de la Réunion commune RID/ADR/ADN pourrait être réduite de deux à une semaine
23. La représentante de la France rappelle que le travail des organes consacrés aux marchandises dangereuses a régulièrement fait l'objet de mesures de rationalisation et que l'élargissement du mandat de la Réunion commune RID/ADR/ADN a permis d'éviter la duplication des travaux. Elle fait remarquer que le passage à des groupes de travail informels ne faciliterait pas nécessairement les choses, vu que les discussions ne s'y dérouleraient qu'en anglais. Une prolongation des cycles de révision semble exclue, dans la mesure où l'intégration des modifications proposées par le Sous-comité

d'experts de l'ONU dans les règlements des différents modes de transport accuse déjà un retard pouvant atteindre quatre ans.

24. Étant donné qu'une seule réunion est organisée chaque année et que la durée de celle-ci est toujours adaptée en fonction des documents soumis, le Groupe de travail permanent ne voit actuellement aucune possibilité d'optimisation supplémentaire.
25. Le Groupe de travail permanent convient de poursuivre cette discussion ultérieurement, si nécessaire.

Point 5 : Interprétation du RID

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

Point 6 : Propositions de modifications au RID

a) Questions en suspens

Information sur la modification de la STI Wagons

Document informel : [RID-25030-CE-SWG19](#) (Agence de l'UE pour les chemins de fer)

27. Le Groupe de travail permanent prend note du document informel RID-25030-CE-SWG19 de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, qui l'informe de la publication du règlement d'exécution (UE) 2025/2064 de la Commission du 14 octobre 2025 modifiant le règlement (UE) n° 321/2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « matériel roulant – wagons de fret » du système ferroviaire dans l'Union européenne (STI Wagons). Ce règlement d'exécution régit entre autres le transfert des exigences du RID en matière de technique des véhicules vers la STI Wagons.
28. Le Secrétariat précise que le transfert dans la PTU Wagons des exigences du RID en matière de technique des véhicules doit encore être confirmé par la Commission d'experts techniques de l'OTIF. Il ne pourra en être tenu compte dans la notification des modifications 2027 au RID que si les nouveaux textes prévus pour la PTU Wagons sont approuvés en session par ladite commission, le 9 juin 2026.

Marquage WE

Document : [RID-25015-CE-SWG19](#) (Belgique)

29. Dans le document RID-25025-CE-SWG19, la Belgique propose d'ajouter au nouveau 7.1.2.3 (voir document RID-25039-CE-SWG19) une référence supplémentaire à la PTU Wagons, en ce qui concerne la forme de la nouvelle marque indiquant les codes alphanumériques des dispositions spéciales d'équipement des wagons. En ce qui concerne la référence à la disposition transitoire particulière du tableau A.2 de l'annexe A de la PTU Wagons, telle qu'elle figure dans la note de bas de page proposée, la représentante de la Belgique précise que les wagons dont l'agrément de type a été délivré avant le 1^{er} janvier 2027 pourront encore être construits jusqu'au 1^{er} janvier 2033. En outre, puisque la PTU Wagons ne leur sera pas applicable, les wagons déjà en service avant le 1^{er} janvier 2027 ne devront pas recevoir le nouveau marquage.
30. Le Groupe de travail permanent adopte le libellé modifié du 7.1.2.3 (voir annexe I).

Adaptation nécessaire des modifications décidées par le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID à sa 16^e session (Londres, 20-23 novembre 2023) concernant le transfert dans les PTU et STI des exigences du RID en matière de technique des véhicules

Document : [RID-25018-CE-SWG19](#) (UIP)

31. Dans le cadre du transfert dans les PTU/STI des exigences du RID en matière de technique des véhicules, les marques indiquant les codes alphanumériques des dispositions spéciales d'équipement des wagons prévues dans le nouveau 7.1.2.3 devront être apposées uniquement sur les wagons-citernes **construits à partir du 1^{er} janvier 2027 sur la base d'agrément de type accordés après le 31 décembre 2026**. Sachant cela, le représentant de l'UIP estime, dans son document RID-25018-CE-SWG, que les dispositions spéciales TE 22 et TE 25 a), d) et e) devraient dans un premier temps être maintenues dans le RID. Compte tenu de la durée de vie estimée à 40 ans des wagons-citernes et étant donné que ceux-ci pourront encore être agréés sur la base du RID 2025 jusqu'au 31 décembre 2032 (auquel cas les marques des dispositions spéciales TE 22 et TE 25 devront figurer sur leur citerne), il estime nécessaire, pour des raisons de facilité d'utilisation du règlement, que la signification de ces dispositions spéciales figure dans le RID. La deuxième option proposée serait d'introduire une mesure transitoire générale permettant la poursuite de l'utilisation des wagons-citernes construits avant le 1^{er} janvier 2033 sur la base d'agrément délivrés avant le 31 décembre 2026. Dans ce cas, les marques des dispositions spéciales TE 22 et TE 25 apparaîtraient sur ces wagons-citernes, mais leur signification ne figurerait plus dans le RID.
32. La plupart des États et le représentant de l'UIC souscrivent à la première option, estimant qu'il doit rester facile, pendant plus de 40 ans, de trouver la signification des dispositions spéciales TE 22 et TE 25 a), d) et e). En revanche, le représentant de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer considère que la première option, contrairement à la deuxième, n'est pas juridiquement correcte. À titre de compromis, le représentant du Royaume-Uni propose de suivre la deuxième option, mais de reproduire le texte des dispositions spéciales TE 22 et TE 25 a), d) et e) dans une annexe au RID.
33. En réponse au représentant de l'UIP qui demande si, compte tenu de la complexité de la situation pendant la longue période de transition, il ne serait pas possible de remplacer les marques TE par des marques WE sur les wagons-citernes existants, le représentant de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer explique que la marque est liée à l'émetteur de l'agrément et ne peut donc être modifiée qu'en cas de nouvel agrément. Or, la STI prévoit qu'en principe, un véhicule agréé ne doit pas l'être une nouvelle fois.

Document informel : [RID-25046-CE-SWG19](#) (UIP)

34. Le représentant de l'UIP présente le document informel RID-25046-CE-SWG19, qui contient une contre-proposition à la deuxième option figurant dans le document RID-25018-CE-SWG19.
35. Certaines délégations déplorent la suppression dans le RID du texte des dispositions spéciales abrogées TE 22 et TE 25 a), d) et e), d'autant que les wagons-citernes pourront encore être construits conformément à ces dispositions spéciales jusqu'au 1^{er} janvier 2033.
36. Le Groupe de travail permanent prend les décisions suivantes :
 - La mesure transitoire pour les wagons-citernes proposée au verso du document informel RID-25046-CE-SWG19 pour le 1.6.3 est approuvée entre crochets (voir annexe I).

- La mesure transitoire pour les wagons proposée au verso du document informel RID-25046-CE-SWG19, sans les renvois aux dispositions spéciales TE 22 et TE 25, est approuvée entre crochets et figurera dans une nouvelle section 1.6.5 (voir annexe I).
 - Dans le document RID-25039-CE-SWG19, le dernier amendement est supprimé au 1.6.3.27 et au 1.6.3.32 (voir annexe I).
 - L'ajout proposé dans le document RID-25046-CE-SWG19 à la note explicative relative à la colonne (14) est approuvé entre crochets, mais doit encore être finalisé.
37. Le Groupe de travail permanent décide qu'un groupe de travail informel se réunira au début de l'année 2026 sur convocation du Secrétariat pour continuer à améliorer ces textes. Ce groupe de travail informel examinera également comment les informations contenues dans les dispositions spéciales TE 22 et TE 25 a), d) et e) pourront continuer à figurer dans le règlement. De plus, il déterminera à quels endroits du règlement il conviendra de faire référence aux nouvelles dispositions transitoires. L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Slovaquie, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, l'UIC et l'UIP se déclarent disposés à participer au groupe de travail informel.
- Mise à jour du guide sur le RID**
- Document :* [RID-25016-CE-SWG19](#) (Belgique)
38. En lien avec le transfert dans la PTU Wagons des exigences du RID en matière de technique des véhicules, la représentante de la Belgique propose, dans son document RID-25016-CE-SWG19, différentes modifications en conséquence du guide sur le RID. Elle propose en outre un tableau de concordance indiquant où retrouver les prescriptions du RID 2025 dans le RID 2027 et la PTU/STI Wagons.
39. Le Groupe de travail permanent adopte les modifications proposées pour le guide, en apportant une précision dans le nota et dans le titre du tableau de concordance afin d'éviter toute interprétation erronée selon laquelle seules les dispositions indiquées dans le tableau seraient applicables (voir annexe II).
- Pare-étincelles**
- Document :* [RID-25027-CE-SWG19](#) (Belgique)
40. Le règlement d'exécution (UE) 2025/2064 de la Commission du 14 octobre 2025 modifiant le règlement (UE) n° 321/2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « matériel roulant – wagons pour le fret » du système ferroviaire dans l'Union européenne introduit également des exigences techniques relatives aux pare-étincelles. Dans son document RID-25027-CE-SWG19, la représentante de la Belgique propose d'associer aux matières pour lesquelles l'installation de tôles pare-étincelles sur les wagons est requise dans les dispositions spéciales pour le transport en colis W 2 et W 8 la nouvelle disposition spéciale d'équipement des wagons WE 6, qui renvoie à la PTU/STI Wagons en ce qui concerne la conception des pare-étincelles. Elle retire la proposition 3 figurant dans son document, rendue caduque par la reformulation du 7.1.2.3.
41. Le Groupe de travail permanent adopte la proposition de la Belgique telle que modifiée (voir annexe I).

Emploi du terme « véhicule » dans le RID

Document : [RID-25021-CE-SWG19](#) (Secrétariat)

42. Le terme « véhicule » est très souvent utilisé dans le RID, mais y renvoie dans certains cas tant aux véhicules ferroviaires qu'aux véhicules routiers et dans d'autres aux seuls véhicules routiers. Le document RID-25021-CE-SWG19 du Secrétariat contient une liste des occurrences du terme « véhicule » dans le RID, accompagnée de propositions de clarification pour chaque cas particulier.
43. Le Groupe de travail permanent remercie le Secrétariat pour le document détaillé et les propositions de modification cohérentes, et adopte le document avec les décisions suivantes (voir annexe I) :
- **Le 1.1.3.2 d) et e) est modifié comme proposé par le Secrétariat.**
 - **Dans la définition de « caisse mobile » sous la définition de « conteneur », le terme « véhicule » est remplacé par « véhicule routier ».**
 - Aux 1.3.2.2.1 et 1.3.2.2.2 a), une note de bas de page renvoyant à la définition de « conducteur de train » dans la directive 2007/59/CE est ajoutée dans les versions allemande et anglaise.
 - **Dans les codes des moyens de rétention listés dans le modèle de rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses conformément à la section 1.8.5 du RID/ADR, « Véhicule », « Véhicule-citerne » et « Véhicule-batterie » sont complétés par « au sens de l'ADR ».**
 - Dans les dispositions spéciales 235, 280, 289 et 356, le terme « véhicules » est remplacé par « véhicules ferroviaires et routiers ». Le Secrétariat est prié de communiquer cette modification au WP.15.
 - **Dans la disposition spéciale 283, « des véhicules » est remplacé par « des véhicules ferroviaires, des véhicules routiers ou des véhicules au sens des CIV (appendice A à la COTIF) ».**
 - Au 5.3.4.2, dans la version anglaise, « *motive power unit* » est remplacé par « *locomotive* ».
 - **Au 5.4.1.1.6.2.2 et au 5.4.1.1.6.3 a) est ajoutée une note de bas de page qui renvoie à l'ADR pour les termes « véhicule-citerne vide », « véhicule-batterie vide » et « véhicule vide ».**
 - Au 5.4.5 est repris le même nota qu'au 5.4.2.
 - Aux 6.7.2.1, 6.7.3.1 et 6.7.4.1, la version anglaise est alignée sur les versions allemande et française.
 - En raison de la modification apportée sur la base du document RID-25039-CE-SWG19, la suggestion concernant la version anglaise du 6.8.2.1.29 n'est plus pertinente.
 - Au 6.9.2.2.3.14.4, la version allemande est alignée sur les versions anglaise et française.
 - **Dans la disposition spéciale W 2 au 7.2.4, « véhicules militaires » est remplacé par « véhicules routiers militaires ».**
 - Aux 7.3.1.13 et 7.5.1.2, « véhicules » est remplacé par « véhicules routiers ».
 - Les versions anglaise et allemande de la disposition spéciale CE 1 au chapitre 7.6 sont alignées sur la version française.

Mesures de sécurité pour le transport d'ammoniac

Document : [RID-25024-CE-SWG19](#) (Pays-Bas)

Document informel : [RID-25037-CE-SWG19](#) (Pays-Bas)

44. Dans leur document RID-25024-CE-SWG19, les Pays-Bas abordent le déraillement d'un train de marchandises transportant de l'ammoniac, survenu le 25 décembre 2022 en Serbie : un wagon-citerne s'est renversé et a glissé sur son couvercle saillant de trou d'homme, provoquant une fuite d'ammoniac qui a fait deux morts et de nombreux blessés. Or, il semblerait qu'un couvercle de trou d'homme encastré ou saillant plus haut que les écrous aurait permis d'éviter la fuite. Le document informel RID-25037-CE-SWG19 contient une proposition concrète visant à ajouter une disposition spéciale pour l'équipement des citernes ainsi qu'une mesure transitoire.
45. La Présidente rappelle l'accident de 1995 en Belgique, lors duquel il y avait également eu une fuite d'ammoniac au niveau des couvercles des dômes. Compte tenu de l'essor attendu des transports d'ammoniac, des mesures devraient être prises pour éviter de pareils accidents.
46. Le représentant de l'UIP rappelle que la conception des wagons-citernes destinés au transport de l'ammoniac a évolué ces dernières années. Ainsi, depuis quelques années, on utilise des couvercles de dôme avec des écrous abaissés ou des couvercles de dôme encastrés. Par ailleurs, les prescriptions relatives aux dispositifs anti-chevauchement des tampons et aux tampons anti-crash semblent également avoir renforcé la sécurité. Compte tenu de toutes ces mesures, le représentant de l'UIP s'interroge sur la nécessité d'exigences supplémentaires. Il estime également que la proposition de texte présentée n'est pas appropriée pour empêcher les fuites de matière en cas d'accident impliquant des wagons-citernes dont les couvercles de dôme sont situés sur les fonds de citerne.
47. Plusieurs délégations soulignent qu'il conviendrait de chercher une solution non pas pour une seule matière, mais également pour d'autres gaz présentant des propriétés toxiques et corrosives. Étant donné que les éléments de construction en saillie devraient également être évités pour d'autres équipements du réservoir, tels que les soupapes de sécurité, et qu'il conviendrait de rechercher une solution similaire pour les conteneurs-citernes et les véhicules-citernes, il est recommandé de poursuivre la discussion dans le cadre de la réunion commune RID/ADR/ADN.
48. La représentante des Pays-Bas souligne que des leçons doivent être tirées des accidents et annonce qu'elle révisera sa proposition à la lumière des commentaires formulés.

b) Nouvelles propositions

Définitions des superstructures modulaires

Document : [RID-25025-CE-SWG19](#) (Slovaquie)

Document informel : [RID-25029-CE-SWG19](#) (Slovaquie)

49. Dans son document RID-25025-CE-SWG 19, la représentante de la Slovaquie propose, dans le but de faciliter l'inclusion de technologies de transport innovantes dans le RID, de définir au 1.2.1 les termes « superstructure modulaire » et « superstructure modulaire fermée ». L'idée est de désigner comme superstructures modulaires les superstructures interchangeables des wagons qui peuvent être séparées du châssis et d'autoriser ensuite les superstructures modulaires fermées comme substitut aux wagons couverts ou aux conteneurs fermés.

50. Plusieurs délégations estiment que ces superstructures relèvent de la définition des grands conteneurs et qu'il n'est donc pas nécessaire de les définir spécifiquement. L'utilisation de noms commerciaux dans les définitions devrait de plus être évitée.
51. Aux termes du 7.1.3 RID/ADR, ces superstructures doivent, pour pouvoir être utilisées pour le transport de marchandises dangereuses, être conformes à la norme CSC ou à l'IRS 50592 (« Unités de transport intermodal à transbordement vertical, autres que semi-remorques, aptes au transport sur wagons – Exigences minimales »). Le représentant de l'Autriche fait remarquer que certaines de ces superstructures portent un marquage UIC rouge selon l'IRS 50592, ce qui limite leur utilisation par rapport aux grands conteneurs. **Il souligne en outre que tout nouveau type de superstructures ne répondant ni aux définitions de la norme CSC, ni à celles des IRS 50591 et 50592 n'aurait pas non plus à satisfaire à leur exigences et ne ferait pas l'objet du 7.1.3 du RID/ADR.**
52. Le représentant de l'UIC indique **que l'UIC travaille actuellement sur une nouvelle IRS qui définira les conditions d'exploitation en sécurité des « systèmes modulaires » composés d'unités de chargement et de wagons porteurs, y compris ceux ne faisant l'objet d'aucune restriction de manœuvre. Les exigences suivantes seront notamment définies : équipement du wagon, conditions d'essai, dimensions et charge maximale à l'essieu, identification et marquage, dispositions d'exploitation et de sécurité. Des exigences supplémentaires seront également établies pour les wagons sans restrictions de manœuvre chargés d'unités de chargement compatibles.**
53. Le Groupe de travail permanent soutient sur le principe les innovations qui favorisent le transport ferroviaire, mais estime qu'elles devraient dans un premier temps être réglementées pour le transport des marchandises non dangereuses. Il se félicite donc que l'UIC œuvre déjà en la matière.

Résidus sur la surface extérieure de la citerne pendant le transport

Document informel : [RID-25038-CE-SWG19](#) (Pays-Bas)

54. Dans leur document informel RID-25038-CE-SWG19, les Pays-Bas signalent que leur autorité nationale de surveillance compétente observe de plus en plus de cas de fuites ou d'adhérence de résidus de matières transportées, telles que du fioul lourd, sur les chaînes, les robinets et la surface extérieure de wagons-citernes. Puisqu'aux termes du 4.3.2.4.1 et du 4.3.2.3.5, aucun résidu dangereux de la matière de remplissage ne doit adhérer à l'extérieur des citernes pendant le transport, les wagons concernés devraient être considérés comme non conformes au RID et leur transport devrait être temporairement interrompu conformément au 1.8.1.4 jusqu'à ce que soit apportée la preuve du bon fonctionnement des dispositifs de fermeture. Les Pays-Bas demandent au Groupe de travail permanent de confirmer leur interprétation, selon laquelle la présence de la matière transportée sur la surface extérieure de la citerne doit être considérée comme un cas de non-conformité au RID.
55. Plusieurs pays confirment l'interprétation présentée par les Pays-Bas ; dans ces pays, tout wagon présentant des résidus de matière de remplissage à l'extérieur de la citerne serait immobilisé jusqu'à l'élimination de ces derniers. D'autres déclarent en revanche évaluer de telles situations au cas par cas. Dans le cas particulier du fioul lourd, il faut ainsi voir si les résidus sont anciens et solides ou récents et huileux : si les résidus sont anciens et solides, le risque de pollution environnementale est considéré comme faible et le wagon peut alors généralement circuler jusqu'à sa destination et y être nettoyé.
56. Le représentant de l'Autriche souligne que les dispositions mentionnent explicitement les « résidus dangereux » et ne s'appliquent donc pas aux résidus de toutes les matières de remplissage possibles. Il convient donc d'évaluer au cas par cas si les résidus

présentent un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, ou s'ils compromettent le bon fonctionnement des dispositifs de sécurité. En l'absence d'un tel danger, le train peut poursuivre sa route.

57. Le représentant de l'UIP ajoute que, dans la pratique, il est techniquement impossible d'éviter totalement les dépôts de résidus sur les citernes et que des résidus peuvent subsister même après le rinçage des pièces souillées. Selon lui, l'interdiction n'est pas applicable à tous les types de résidus mais seulement aux résidus dangereux. C'est aux acteurs de la chaîne de transport qu'il incombe d'évaluer la situation, et en particulier au remplisseur et à l'entreprise ferroviaire réceptionnaire. Si tous deux concluent que les résidus ne présentent aucun danger, alors le véhicule doit être autorisé à circuler jusqu'à sa destination finale. Ce point de vue est également soutenu par le représentant de l'UIC.
58. Le représentant de la République tchèque précise que certains des wagons-citernes déclarés non conformes au RID provenaient de son pays. Il estime que la communication de la part des autorités néerlandaises a été insuffisante. La République tchèque souhaiterait davantage d'échanges d'informations au sein de la chaîne de transport, car cela permettrait de réagir de manière appropriée. Il lui semble que dans certains cas, les Pays-Bas ont pris des mesures conduisant à l'immobilisation non seulement des wagons concernés mais de l'ensemble du train ; en raison du manque d'informations, il n'est en outre pas possible de déterminer à quel endroit de la chaîne de transport un défaut ou une fuite est apparu pour la première fois. La représentante de la Slovaquie fait elle aussi état d'expériences similaires et critique la communication, qu'elle juge insuffisante, ainsi que le caractère disproportionné des mesures prises par les autorités néerlandaises. Le représentant de l'UIC indique qu'il pourrait être dans l'intérêt de tous les intervenants de porter la question à l'attention des remplisseurs et déchargeurs puisque c'est lors de ces étapes que surviennent les problèmes.
59. En réponse à la délégation néerlandaise qui demande si, dans d'autres pays, la détection de résidus donne systématiquement lieu, outre l'immobilisation du wagon et son nettoyage, à la recherche d'un défaut technique, la Présidente constate qu'une telle pratique n'existe dans aucun autre pays. Résumant les discussions, elle conclut que la présence de résidus dangereux sur la surface extérieure de la citerne doit être considérée comme contrevenant aux prescriptions. Dans le même temps, le terme employé de « résidus dangereux » laisse une certaine marge d'appréciation, en particulier comme ici dans le cas du fioul lourd. Les pratiques varient, mais la plupart des autorités procèdent à une évaluation au cas par cas. Enfin, la Présidente souligne l'importance d'une bonne communication entre tous les intervenants d'une part et du signalement systématique des défauts d'autre part, qui permettrait de déterminer si l'accumulation d'incidents est révélatrice de problèmes structurels.

Format des étiquettes de manœuvre au 5.3.4.2

Document informel :[RID-25040-CE-SWG19](#) (Secrétariat)

60. Dans son document informel RID-25040-CE-SWG19, le Secrétariat attire l'attention sur des différences de format entre les étiquettes de manœuvre dans les éditions allemande et anglaise du RID d'une part, et dans l'édition française d'autre part.
61. Le Groupe de travail permanent approuve la proposition du Secrétariat visant à harmoniser le format des étiquettes de manœuvre dans l'édition française avec celui des éditions allemande et anglaise (voir annexe I). Il estime qu'une disposition transitoire n'est pas nécessaire. Sur suggestion du Secrétariat, il se garde pour le moment de mettre en adéquation les étiquettes de manœuvre avec les dispositions détaillées de la norme EN 15877-1:2024. Les délégations qui souhaiteraient une telle adaptation sont invitées à soumettre des propositions en ce sens.

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

62. 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

Document informel : [RID-25036-CE-SWG19](#) (Agence de l'UE pour les chemins de fer)

63. Le Groupe de travail permanent prend note des informations fournies dans le document informel RID-25036-CE-SWG19 par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.
64. Le représentant de l'Agence explique que l'objectif du projet PioDAC (*Pioneer DAC Train*) est de valider les performances techniques et opérationnelles de l'attelage automatique numérique en conditions réelles d'exploitation et dans les conditions d'utilisation les plus diverses. Rassemblant des entreprises ferroviaires de sept pays européens ainsi que des détenteurs de wagons, des ateliers et des chargeurs, le projet a été lancé le 1^{er} novembre 2025 et prendra fin le 31 octobre 2028 ; il n'inclut pas pour l'heure le transport de marchandises dangereuses.

Point 9 : Divers

Promotion de l'application du RID aux transports nationaux

Document : [RID-25022-CE-SWG19](#) (Secrétariat)

65. Dans son document RID-25022-CE-SWG-19, le Secrétariat explique vouloir, dans le cadre du plan d'action pour la mise en œuvre du premier objectif de la stratégie à long terme de l'OTIF (« Assurer l'application effective et uniforme du droit de l'OTIF »), faire toute la lumière sur les cas de non-mise en œuvre et de non-application du RID. Dans ce contexte, le Secrétariat de l'OTIF souhaite également présenter aux États qui appliquent d'autres réglementations dans leur trafic intérieur quels sont les avantages de l'application du RID au trafic national.
66. Le Groupe de travail permanent recommande de transmettre le document aux États parties qui ne sont pas tenus par la directive 2008/68/CE d'appliquer le RID au trafic national, et de le compléter si possible par un questionnaire **sur les obstacles et problèmes liés à l'application au trafic national**. Il prie dans un premier temps le Secrétariat de soumettre le document à la Commission d'experts du RID.

Modification du règlement intérieur de la Commission d'experts du RID

Document : [RID-25023-CE-SWG19](#) (Secrétariat)

67. Dans son document RID-25023-CE-SWG19, le Secrétariat propose une adaptation du règlement intérieur de la Commission d'experts du RID visant à conférer au Groupe de travail permanent un plus grand pouvoir de décision pour les questions qui ne sont pas liées à une modification du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Le but est de permettre une publication plus rapide des interprétations du RID ou des révisions du guide sur le RID, par exemple.
68. La Présidente signale que la Commission européenne n'a pas émis d'objection à la modification proposée du règlement intérieur lors de la réunion de coordination des États membres de l'Union européenne. Le Groupe de travail permanent demande au Secrétariat de soumettre le document à la Commission d'experts du RID lors de sa 59^e session.

Accident à Hustopeče nad Bečvou

Document informel : [RID-25045-CE-SWG19](#) (République tchèque)

69. Dans le document informel RID-25045-CE-SWG19, le représentant de la République tchèque relate l'accident survenu le 28 février 2025 en gare de Hustopeče nad Bečvou, lors duquel dix-sept wagons-citernes chargés de 1 000 tonnes de benzène, matière très inflammable, ont pris feu. L'accident n'a fait aucun blessé, mais a causé pour plus de 20 millions d'euros de dégâts, la plus grande partie des coûts correspondant à la réparation des dommages environnementaux.
70. D'ici l'installation prévue de systèmes techniques de protection des trains, le représentant de l'Autriche suggère de revoir les règles d'exploitation de manière à éviter que le conducteur puisse être distrait par le **personnel présent** à bord et à garantir qu'il soit informé à l'avance des travaux sur la ligne et des éventuelles restrictions de vitesse.
71. Le Groupe de travail permanent remercie le représentant de la République tchèque de ces informations très importantes pour les travaux du Groupe de travail permanent. Il poursuivra ses discussions sur l'accident dès que le rapport final sera disponible.

Nouvelle numérotation des documents du Groupe de travail permanent

72. La présidente et un certain nombre de représentantes et représentants nationaux déplorent le manque de clarté de la nouvelle numérotation des documents du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID. Le fil de la numérotation étant interrompu par des documents autres (par exemple version allemande du rapport de la Réunion commune RID/ADR/ADN, notifications d'États membres), il devient très difficile de déterminer si tous les documents ont été publiés sur le site Internet de l'OTIF. De surcroît, aucune distinction n'est plus établie entre documents officiels et documents informels. Le Groupe de travail permanent prie le Secrétariat de reconsidérer la numérotation des documents RID.

Traductions nationales du RID

73. Le Secrétariat rappelle aux États parties au RID qui ne l'ont pas encore fait de lui transmettre un lien vers leur traduction nationale du RID 2025 afin que celui-ci puisse être publié sur le site Internet de l'OTIF.

Remerciements

74. La Présidente remercie la délégation luxembourgeoise pour son accueil chaleureux et 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 et constructive aux discussions.
75. Le Vice-président remercie la Présidente pour sa conduite efficace de la session, qui a permis le traitement de l'ensemble des documents dans les limites de la durée réduite à trois jours et demi de la session, bien que de nombreux documents informels aient été soumis peu de temps avant la session.

Prochaine session

76. La 20^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu les 27 et 28 mai 2026 à Berne. La session du Groupe de travail permanent sera suivie par la 59^e session de la Commission d'experts du RID, le 28 mai 2026 après-midi. Le délai de soumission des documents pour les deux sessions court jusqu'au **14 avril 2026**.
77. Le Secrétariat soumettra à la 20^e session du Groupe de travail permanent une version révisée de toutes les modifications entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2027 en tenant compte des dernières décisions qui seront prises par la Réunion commune (Berne, 24-27 mars 2026).
78. 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.

Annexe I**Textes adoptés par la 19^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 1.1****1.1.3.2** Modifier l'alinéa d) pour lire comme suit :

« d) des gaz contenus dans l'équipement utilisé pour le fonctionnement des véhicules ferroviaires, des véhicules routiers ou des véhicules au sens des CIV (appendice A à la COTIF)^{*)} (par exemple les extincteurs), y compris dans des pièces de rechange (par exemple les pneus gonflés) ; cette exemption s'applique également aux pneus gonflés transportés en tant que chargement ;

^{*)} Au sens de la définition de « véhicule » à l'article 3, lettre d), des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV – appendice A à la COTIF), c.-à-d. les véhicules automobiles ou remorques transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs. ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

Modifier l'alinéa e) comme suit :

- Remplacer « ou véhicules » par :
 - « ou véhicules routiers ».
- Remplacer « ou véhicule » par :
 - « ou véhicule routier ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

Chapitre 1.2**1.2.1** Dans la définition de « **conteneur** », apporter les modifications suivantes au sous-paragraphe concernant la « caisse mobile » :

- Au premier tiret, remplacer « ou un véhicule » par :
 - « ou un véhicule routier ».
- Au troisième tiret, remplacer « à bord du véhicule » par :
 - « à bord du véhicule routier ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

Chapitre 1.3**1.3.2.2.1** [L'amendement dans les version anglaise et allemande ne s'applique pas au texte français.]**1.3.2.2.2** [L'amendement dans les version anglaise et allemande ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 1.6

[1.6.3] Insérer la nouvelle mesure transitoire suivante :

« 1.6.3.x Les wagons-citernes construits avant le 1^{er} janvier 2033 sur la base d'agrément délivrés jusqu'au 31 décembre 2026 mais qui n'ont été ni évalués ni agréés sur la base des prescriptions du chapitre 7.1 applicables à partir du 1^{er} janvier 2027, peuvent encore être utilisés.

Les wagons-citernes qui ne sont pas marqués conformément aux dispositions spéciales d'équipement des wagons WE du chapitre 7.1 mais qui sont marqués conformément aux dispositions spéciales pour les citernes TE 22 et/ou TE 25, ou les wagons-citernes pour lesquels aucun marquage n'était prescrit, peuvent encore être utilisés pour le transport de matières pour lesquelles une disposition spéciale d'équipement des wagons WE est prescrite au chapitre 3.2, tableau A.]

[Document de référence : RID-25018-CE-SWG19, proposition alternative, telle qu'amendée par le document informel RID-25046-CE-SWG19]

[1.6.5] Modifier pour lire comme suit :

« 1.6.5 **Wagons autres que les wagons-citernes ou les wagons-batteries**

1.6.5.1 Les wagons construits avant le 1^{er} janvier 2033 sur la base d'agrément délivrés jusqu'au 31 décembre 2026 mais qui n'ont été ni évalués ni agréés sur la base des prescriptions du chapitre 7.1 applicables à partir du 1^{er} janvier 2027, peuvent encore être utilisés.

Les wagons qui ne sont pas marqués conformément aux dispositions spéciales d'équipement des wagons WE du chapitre 7.1 peuvent encore être utilisés pour le transport de matières pour lesquelles une disposition spéciale d'équipement des wagons WE est prescrite au chapitre 3.2, tableau A.]

[Document de référence : RID-25018-CE-SWG19, proposition alternative, telle qu'amendée par le document informel RID-25046-CE-SWG19]

Chapitre 1.8

1.8.5.4 Dans le modèle de rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses conformément à la section 1.8.5 du RID/ADR, sous « 6. Marchandises dangereuses impliquées », modifier la note de bas de page 3) comme suit :

- Remplacer « 6 Véhicule » par :
 - « 6 Véhicule au sens de l'ADR ».
- Remplacer « 8 Véhicule-citerne » par :
 - « 8 Véhicule-citerne au sens de l'ADR ».
- Remplacer « 10 Véhicule-batterie » par :
 - « 10 Véhicule-batterie au sens de l'ADR ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

Chapitre 3.2

Tableau A Pour toutes les rubriques de la classe 1, divisions 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 et 1.6, pour lesquelles « W2 » est assigné dans la colonne (16), insérer dans la colonne (14) :

« WE6 ».

Pour toutes les rubriques pour lesquelles « W8 » est assigné dans la colonne (16), insérer dans la colonne (14) :

« WE6 ».

[Document de référence : RID-25027-CE-SWG19]

Chapitre 3.3

DS 235 Dans la deuxième phrase, remplacer « dans les véhicules » par :

« dans les véhicules ferroviaires et routiers ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

DS 280 Dans la première phrase, remplacer « pour les véhicules » par :

« pour les véhicules ferroviaires et routiers ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

DS 283 Modifier le dernier paragraphe pour lire comme suit :

« Voir aussi 1.1.3.2 d) pour l'équipement utilisé pour le fonctionnement des véhicules ferroviaires, des véhicules routiers ou des véhicules au sens des CIV (appendice A à la COTIF¹⁾.

¹⁾ Au sens de la définition de “véhicule” à l'article 3, lettre d), des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV – appendice A à la COTIF), c.-à-d. un véhicule automobile ou une remorque transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs. ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

DS 289 Remplacer « des wagons, des véhicules » par :

« des véhicules ferroviaires et routiers ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

DS 356 Dans la première phrase, remplacer « des wagons, des véhicules » par :

« des véhicules ferroviaires et routiers ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

Chapitre 5.3

- 5.3.4.2** [L'amendement au texte descriptif de l'étiquette de manœuvre n° 15 dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

Aligner le format des étiquettes de manœuvre Nos 13 et 15 sur le format figurant dans les versions anglaise et allemande.

[Document de référence : RID-25040-CE-SWG19]

Chapitre 5.4

- 5.4.1.1.6.2.2** Après les termes « VÉHICULE-CITERNE VIDE », « VÉHICULE-BATTERIE VIDE » et « VÉHICULE VIDE », ajouter un renvoi à une note de bas de page libellée comme suit :

« *) On entend par « VÉHICULE-CITERNE VIDE », « VÉHICULE-BATTERIE VIDE » et « VÉHICULE VIDE » les véhicules ainsi définis dans l'ADR qui peuvent également être transportés par le rail en trafic ferroulage. ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

- 5.4.1.1.6.3** À l'alinéa a), après « véhicules-batteries », ajouter un renvoi à une note de bas de page libellée comme suit :

« *) On entend par « véhicules-batteries » les véhicules ainsi définis dans l'ADR qui peuvent également être transportés par le rail en trafic ferroulage. ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

- 5.4.3.4** À la première page des consignes écrites, aux deuxième et septième tirets, remplacer « engin-moteur » par :

« engin moteur ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

- 5.4.5** Après le premier paragraphe, insérer le nota suivant :

« **NOTA.** Aux fins de la présente section, le terme « véhicule » inclut les wagons. ».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

Chapitre 6.7

- 6.7.2.1** [L'amendement à la définition de « *Citerne mobile* » dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

- 6.7.3.1** [L'amendement à la définition de « *Citerne mobile* » dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

- 6.7.4.1** [L'amendement à la définition de « *Citerne mobile* » dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 6.8

6.8.2.1.2 Dans la colonne de droite, ajouter le nota suivant :

« **NOTA.** En trafic ferroviaire, ces charges théoriques correspondent aux transports soumis aux restrictions de manœuvre définies pour les wagons porteurs de la **catégorie F-II** dans la norme EN 12663. ».

[Document de référence : RID-25014-CE-SWG19, tel que modifié]

Chapitre 6.9

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

Chapitre 7.1

7.1.2.2 (tel qu'amendé dans le document RID-25039-CE-SWG) Après la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 5, ajouter la nouvelle disposition spéciale suivante :

« **WE 6** Le wagon doit être équipé de pare-étincelles conformes aux exigences de la PTU Wagons, appendice I, section B. ».

[Document de référence : RID-25027-CE-SWG19]

Chapitre 7.2

7.2.4

W 2 Au premier paragraphe, dans la quatrième phrase, remplacer « munis de tôles pare-étincelles réglementaires » par :

« conformes à la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 6 ».

Au premier paragraphe, supprimer la dernière phrase (« Pour les wagons munis d'un plancher inflammable, les tôles pare-étincelles ne doivent pas être fixées directement au plancher du wagon. »).

[Document de référence : RID-25027-CE-SWG19]

Au deuxième paragraphe, dans le deuxième tiret, remplacer « véhicules militaires » par :

« véhicules routiers militaires».

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

W 8 Dans la première phrase, remplacer « munis de tôles pare-étincelles réglementaires » par :

« conformes à la disposition spéciale d'équipement des wagons WE 6 ».

Supprimer la dernière phrase (« Pour les wagons munis d'un plancher inflammable, les tôles pare-étincelles ne doivent pas être fixées directement au plancher du wagon. »).

[Document de référence : RID-25027-CE-SWG19]

Chapitre 7.3

7.3.1.13 À l'alinéa b), remplacer « ou véhicules » par :

« ou véhicules routiers »

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

Chapitre 7.5

7.5.1.2 À l'alinéa b), remplacer « ou véhicules » par :

« ou véhicules routiers »

[Document de référence : RID-25021-CE-SWG19]

Chapitre 7.6

CE 1 [Les amendements dans les versions anglaise et allemande ne s'appliquent pas au texte français.]

Document RID-25039-CE-SWG19 adopté avec les modifications suivantes :

Supprimer les crochets pour les amendements suivants :

1.2.1 Définition de « **organisme d'évaluation** ».

1.2.3

3.2.1 Nouvelle note explicative pour la colonne (14).

Tableau A Insertion d'une nouvelle colonne (14).

4.3.2.1.1

4.3.5 Disposition spéciale TU 38.

6.8.1.1

6.8.1.2

6.8.1.4

6.8.2.1.2

6.8.2.1.13

6.8.2.1.29

6.8.2.5.2

6.8.3.1.5

6.8.3.1.6

7.1.1

7.1.2

Chapitre 1.6

1.6.3.27 À l'alinéa b), supprimer le dernier paragraphe.

1.6.3.32 Supprimer le dernier paragraphe.

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

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

Chapitre 3.2

[3.2.1] Dans la note explicative pour la colonne (14), à la fin, ajouter le nota suivant :

« **NOTA.** Les wagons-citernes relevant de la **mesure** transitoire 1.6.3.x ou les wagons relevant de la **mesure** transitoire 1.6.5.1 peuvent être utilisés comme suit :

- WE 1 aucun marquage particulier
- WE 2 marqué « TE 22 »
- WE 3 marqué « TE 25 »
- WE 4 aucun marquage particulier
- WE 5 aucun marquage particulier
- WE 6 aucun marquage particulier. »]

[Document de référence : RID-25018-CE-SWG19, proposition alternative, telle que modifiée par le document informel RID-25046-CE-SWG19]

[L'amélioration rédactionnelle du texte anglais proposée par le Royaume-Uni a été prise en compte en tant que de besoin dans le texte français.]

3.2.2 Après le titre « **Colonne NHM (Nomenclature Harmonisée Marchandises)** », modifier le premier paragraphe comme suit :

- Dans la quatrième phrase, remplacer « un seul code NHM » par :
- « un code NHM unique ou complet ».

[Document de référence : document informel RID-25041-CE-SWG19]

- Ajouter les deux phrases suivantes à la fin :

« Lorsque deux codes NHM entrent en considération, les deux codes NHM pertinents sont indiqués, le code le plus pertinent étant indiqué en premier. Si aucun code NHM n'est indiqué dans cette colonne, la marchandise dangereuse n'est pas un produit commercial. ».

[Document de référence : document informel RID-25041-CE-SWG19]

Supprimer le deuxième paragraphe.

Tableau B Modifier le premier tableau des amendements pour lire comme suit :

« Modifier comme suit :

Dénomination/description des marchandises	No ONU	Amendement
BATTERIES AU LITHIUM INSTALLÉES DANS DES ENGINS DE TRANSPORT batteries au lithium ionique ou batteries au lithium métal	3536	Modifier le texte dans la colonne « Dénomination/description des marchandises » pour lire comme suit : « BATTERIES AU LITHIUM IONIQUE INSTALLÉES DANS DES ENGINS DE TRANSPORT ».
		Dans la colonne « NHM », supprimer le contenu.
CHLOROPHÉNOLS LIQUIDES	2021	Modifier le texte dans la colonne « Dénomination/description des marchandises » pour lire comme suit : « CHLOROPHÉNOLS TOXIQUES, LIQUIDES, N.S.A. ».
CHLOROPHÉNOLS SOLIDES	2020	Modifier le texte dans la colonne « Dénomination/description des marchandises » pour lire comme suit : « CHLOROPHÉNOLS TOXIQUES, SOLIDES, N.S.A. ».
Difluoro-2,4 aniline, voir	2941	Dans la colonne « No ONU », remplacer « 2941 » par : « 2810 ».
		Dans la colonne « NHM », remplacer « 292142 » par : « 29++++ ».
o-Fluoraniline, voir	2941	Dans la colonne « No ONU », remplacer « 2941 » par : « 1992 ».
		Dans la colonne « NHM », remplacer « 292142 » par : « ++++++ ».
p-Fluoraniline, voir	2941	Dans la colonne « No ONU », remplacer « 2941 » par : « 3267 ».
		Dans la colonne « NHM », remplacer « 292142 » par : « ++++++ ».
Fluoro-2 aniline, voir	2941	Dans la colonne « No ONU », remplacer « 2941 » par : « 1992 ».
		Dans la colonne « NHM », remplacer « 292142 » par : « ++++++ ».
Fluoro-4 aniline, voir	2941	Dans la colonne « No ONU », remplacer « 2941 » par : « 3267 ».

Dénomination/description des marchandises	No ONU	Amendement
		Dans la colonne « NHM », remplacer « 292142 » par : « 29++++ ».
FLUOROANILINES	2941	Supprimer la rubrique. ».

[Document de référence : document informel RID-25041-CE-SWG19]

Modifier le deuxième tableau des amendements pour lire comme suit :

« Ajouter les nouvelles rubriques suivantes dans l'ordre alphabétique :

Dénomination/description des marchandises	No ONU	Note	NHM
ACCUMULATEURS AU SODIUM IONIQUE INSTALLÉS DANS DES ENGINS DE TRANSPORT	3564		
Appareils d'imagerie par résonance magnétique contenant du gaz ininflammable, non toxique, voir	3538		901813
BATTERIES AU LITHIUM MÉTAL INSTALLÉES DANS DES ENGINS DE TRANSPORT	3563		
CHLOROPHÉNOLS CORROSIFS, SOLIDES, N.S.A.	3562		290819
CHLOROPHÉNOLS CORROSIFS, TOXIQUES, SOLIDES, N.S.A.	3561		290819
DISPOSITIFS DE CHAUFFAGE contenant des gaz non inflammables et non toxiques ou des solutions d'ammoniac (No ONU 2672)	2857		8418++
DISPOSITIFS DE CHAUFFAGE contenant un gaz liquéfié inflammable et non toxique	3358		8418++
Fluorure d'hydrogène en solution, voir	1790		281111
Liquides organiques porteurs d'hydrogène (LOHC), voir	3082	Voir disposition spéciale 413 au chapitre 3.3	++++++
Pompes à chaleur, voir	2857 3358		8418++ 8418++

».

[Document de référence : document informel RID-25041-CE-SWG19, tel que modifié]

Chapitre 3.3

Avant la nouvelle disposition spéciale « 410 », ajouter la ligne supplémentaire suivante :

« 409 (réservé) ».

Chapitre 4.2

Ajouter le nouvel amendement suivant au nota 2 :

« Au nota 2, remplacer « prescriptions pertinentes » par :

« dispositions pertinentes ».

[Les autres amendements au nota 2 dans les versions anglaise et allemande ne s'appliquent pas au texte français.] ».

Chapitre 7.1

7.1.2.3 Modifier pour lire comme suit :

« 7.1.2.3 Marquage des wagons

Les codes alphanumériques des dispositions spéciales d'équipement des wagons WE dont le wagon est équipé doivent être inscrits sur les deux côtés du wagon comme spécifié au point 7.1.2 g) de la PTU Wagons*).

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

^{*)} Voir aussi le régime transitoire spécifique déterminé au tableau A.2 de l'appendice A de cette PTU. ».

[Document de référence : RID-25015-CE-SWG19]

Annexe II**Modifications au guide sur le RID adoptées par la 19^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID**

Modifier le troisième paragraphe du point 5 du guide pour lire comme suit :

« Depuis le 1^{er} janvier 2027, les exigences en matière de technique des véhicules applicables aux wagons destinés au transport de marchandises dangereuses qui figuraient auparavant dans le RID sont reprises à l'appendice I de la PTU Wagons¹⁾ et de la STI Wagons²⁾. Seuls figurent dorénavant dans le RID les objectifs de protection qui renvoient aux dispositions des PTU et STI.

De cette manière, la PTU Wagons et la STI Wagons contiennent les exigences applicables aux wagons qui doivent être évaluées par les organismes d'évaluation³⁾ ou les organismes notifiés⁴⁾, tandis que les exigences de sécurité de haut niveau sont conservées dans le RID.

NOTA. Concernant les prescriptions transférées du RID vers la PTU/STI Wagons, un tableau de correspondance entre le RID 2025 et le RID 2027, complété par des références à l'appendice I de la PTU/STI Wagons, est disponible sous le lien suivant : [emplacement à déterminer sur le site de l'OTIF].

- ¹⁾ Prescription technique uniforme applicable au sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises ».
- ²⁾ Spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « matériel roulant – wagons pour le fret ».
- ³⁾ 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.
- ⁴⁾ 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. ».

[Document de référence : RID-25016-CE-SWG19]

Insérer le tableau suivant sur le site de l'OTIF [emplacement à déterminer] :

Tableau de correspondance entre le RID 2025 d'une part et le RID 2027 et la PTU/STI Wagons d'autre part concernant les exigences transférées du RID vers l'appendice I de la PTU/STI Wagons

RID 2025	RID 2027	+	PTU/STI Wagons
Résistance aux sollicitations			
6.8.2.1.2, 6.8.2.1.13, 6.8.3.1.5	6.8.2.1.2, 6.8.2.1.13, 6.8.3.1.5 + 7.1.2.1.1		Appendice I, partie A
Distance minimale entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir			
6.8.2.1.29	6.8.2.1.29 + 7.1.2.1.4		Appendice I, D
Marquage			
6.8.2.5.2	6.8.2.5.2 + 7.1.2.3		7.1.2 (g)
Capacité minimale d'emmagasinage en dynamique des tampons pour les wagons-citernes et wagons-batteries de gaz			
6.8.3.1.6	7.1.2.1.4 + 7.1.2.2, WE 1		Appendice I, D1
Éléments d'absorption d'énergie			
6.8.4, TE 22	7.1.2.1.4 + 7.1.2.2, WE 2		Appendice I, D2
Dispositif anti-chevauchement des tampons			
6.8.4, TE 25 a)	7.1.2.1.5 + 7.1.2.2, WE 3		Appendice I, E1
Augmentation de la résistance des fonds de citerne			
6.8.4, TE 25 b)	6.8.4, TE 25 b) + 7.1.2.1.5		
Protection des fonds de citerne avec une couverture sandwich			
6.8.4, TE 25 c)	6.8.4, TE 25 c) + 7.1.2.1.5		
Plaque de protection à chaque côté frontal			
6.8.4, TE 25 d)	7.1.2.1.5 + 7.1.2.2, WE 3		Appendice I, partie E2.1
Plaque de protection à chaque côté frontal des wagons équipés d'un attelage automatique			
6.8.4, TE 25 e)	7.1.2.1.5 + 7.1.2.2, WE 3		Appendice I, partie E.2.2
Système de protection pour les wagons destinés à être utilisés en atmosphères explosives			
	7.1.2.1.3		Appendice I, partie C
Dispositif de détection des déraillements			
Nota du 7.1.1	7.1.2.1.6 + 7.1.2.2, WE 4 – WE 5		Appendice I, partie F

[Document de référence : RID-25016-CE-SWG19]

Liste de participation
Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
List of participants

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

Algérie/Algerien/Algeria

M. Bachir **Mokrani**

Allemagne/Deutschland/Germany

M^{me} Linda **Rathje-Unger**

M. Frank **Jochems**

M. Luciano **Inama**

M. Zaki **Kebdani**

M. Clemens **Höppe**

Autriche/Österreich/Austria

M. Othmar **Krammer**

Belgique/Belgien/Belgium

M^{me} Caroline **Bailleux**

Danemark/Dänemark/Denmark

M^{me} Bolette **Daugaard**

Espagne/Spanien/Spain

M. Luis **del Prado Arévalo**

Finlande/Finnland/Finland

M. Jarkko **Voutilainen**

France/Frankreich/France

M^{me} Ariane **Roumier**

M. Jean-Michel **Piquion**

Italie/Italien/Italy

M. David **Diafani**
 M. Francesco **Traina**

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

M^{me} Valeria **Palumbo**
 M. Kenan **Habibovic**
 M. Joe **Nilles**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

M^{me} Sam **van de Snepscheut**
 M^{me} Nanja **Smets**
 M^{me} Sandra **Wiersma**
 M. Brian **Corbet**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

M. Luboš **Knížek**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

M^{me} Patricia **Dörfler**
 M. Arne **Bale**
 M. Alastair **Goodall**

Slovaquie/Slowakei/Slovakia

M^{me} Olga **Dmitrieva**

Suède/Schweden/Sweden

M. Joakim **Agås**
 M. Johan **Karlsson**

Suisse/Schweiz/Switzerland

M^{me} Ingrid **Hincapié Olaya**

Türkiye

M^{me} Gülsah **Aytekin Erbek**
 M. Umut Cemal **Deniz**
 M. Çerkez Can **Arslantaş**
 M. Burak **Unal**

**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. Emmanuel **Ruffin**

M. Oscar **Martos**

M^{me} Ellen **Roghé**

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

UIC

M. Joost **Overdijkink**

UIP

M. Rainer **Kogelheide**

M. Oliver **Behrens**

M. Philippe **Laluc**

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**