

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/2006-A

27 novembre 2006

Original : Allemand

AUX GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'OTIF

**Rapport final de la 43^{ème} session de la Commission d'experts du RID
(Helsinki, 2 au 5 octobre 2006)**

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.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

SOMMAIRE

| | Paragraphes |
|---|-------------|
| Adoption de l'ordre du jour | 1 |
| Election du bureau | 2 |
| Présence et quorum | 3 |
| Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » | 4 – 44 |
| Autres propositions | 45 – 63 |
| Échange d'expériences pour les experts | 64 – 79 |
| Groupe de travail « Analyses de risques standardisées » | 80 – 81 |
| Questions diverses | 82 – 84 |
| Clôture de la session | 85 – 88 |

Annexe 1 : Textes adoptés

Annexe 2 : Liste des participants

Document OTIF/RID/CE/2006-A/Add.1

POINT 1: ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

1. En fonction de la disponibilité et de la présence des différents experts, l'ordre du jour modifié A 81-03/506.2006 du 20 juillet 2006 a été adopté. Les documents suivants qui ont été soumis après l'envoi de l'invitation ont été inscrits sous les points de l'ordre du jour :

| | |
|---------------------------------|---|
| Point 4 : OTIF/RID/CE/2006/5 | (Finlande – Règle des wagons protecteurs) |
| OTIF/RID/CE/2006/9 | (Belgique – Disposition spéciale TE 22 – Référence à la Fiche UIC 573) |
| Fiche UIC 573 | (Conditions techniques pour la construction des wagons-citernes) |
| INF.1 | (Allemagne – Disposition spéciale TE 22 – Eléments d'absorption d'énergie) |
| Point 5 : OTIF/RID/CE/2006/4 | (UIC – Adaptation du point 5 de la Fiche UIC 471-3 O à l'édition RID 2007) |
| OTIF/RID/CE/2006/6 | (UIC – Fixation des panneaux rabattables sur les wagons-citernes) |
| OTIF/RID/CE/2006/8 | (Belgique – Fixation des panneaux rabattables) |
| OTIF/RID/CE/2006/7 | (Belgique – Définition de la chaussée roulante) |
| Point 6 : OTIF/RID/CE/EE/2006-A | (Secrétariat – Rapport final de l'échange d'expériences pour les experts reconnus conformément au 6.8.2.4.6 du RID (Leipzig, 29 et 30 août 2006)) |
| OTIF/RID/CE/2006/10 | (Suisse – Informations techniques contenues dans le dossier de citerne) |

POINT 2 : ÉLECTION DU BUREAU

2. Monsieur Helmut Rein (Allemagne) et Madame Caroline Bailleux (Belgique) ont été réélus Président et Vice-présidente de la Commission d'experts du RID.

POINT 3 : PRÉSENCE ET QUORUM

3. Etant donné que 16 des 42 États membres étaient représentés, le quorum (1/3 des États membres) était atteint et la Commission d'experts du RID pouvait valablement délibérer.

POINT 4 : GROUPE DE TRAVAIL « TECHNIQUE DES CITERNES ET DES VÉHICULES »

Document : A 81-03/504.2006 (Secrétariat)

4. Le Président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », Monsieur Kellerhaus (Allemagne), a expliqué les progrès reproduits dans le rapport A 81-03/504.2006 et qui ont été obtenus lors de la 7^{ème} réunion du groupe de travail (Londres, 6 et 7 avril 2006).

Détection de déraillement

Document : A 81-03/504.2006, par. 5 à 8

5. Le représentant de la Suisse a déclaré qu'aucun résultat n'est disponible sur l'essai de service avec des détecteurs de déraillement **modifiés** annoncé dans le document INF. CH 1 de la 7^{ème} réunion du groupe de travail. Une information s'ensuivra lors de la prochaine réunion par le constructeur Oerlikon-Knorr Eisenbahntechnik AG (OKE). Étant donné que la Commission d'experts du RID a décidé de décrire dans le RID jusqu'en 2009 des objectifs pour les détecteurs de déraillement, les constructeurs de détecteurs de déraillement devraient présenter, lors de la prochaine réunion de groupe de travail, à quel point de maturité d'utilisation les différents systèmes sont parvenus. **La représentante de la Belgique a signalé que la firme belge Macq Electronique était intéressée par le projet de recherche sur les détecteurs de déraillement électroniques.**

Mesures pour éviter et limiter les dommages par chevauchements des tampons

Documents : A 81-03/504.2006, par. 9
OTIF/RID/CE/2006/3 (Allemagne)

6. Le représentant de l'Allemagne a expliqué son document dans lequel sont contenues des idées pour une alternative à la méthode d'épreuve quasi statique appliquée dans la norme EN 13094. Les essais effectués jusqu'à maintenant ont eu pour résultat que pour les constructions en sandwich, composées d'une tôle en acier austénitique de 3 mm d'épaisseur, d'une mousse en polyuréthane à haute résistance d'un épaisseur de 50 mm et d'une tôle de protection en acier austénitique d'une épaisseur de 0,7 mm, une capacité de résilience (d'absorption d'énergie) équivalente peut être obtenue comme par un acier doux de 6 mm. A son avis, le choix d'une couverture sandwich n'est indiqué que dans les cas dans lesquels une isolation du réservoir est nécessaire pour la matière à transporter. L'utilisation d'acier doux pour la construction en sandwich ne lui semble pas judicieuse, étant donné que dans ce cas la variante « plaque de protection » est matériellement plus économique.
7. A la demande du représentant de la France il a précisé que, conformément à la disposition spéciale TE 25, la résilience (capacité d'absorption d'énergie) de la couverture sandwich doit être comparée avec la résilience d'une épaisseur de paroi de 6 mm d'acier doux. Il ne s'agit pas de comparer la résilience (capacité d'absorption d'énergie) d'une épaisseur de paroi plus élevée de 12 mm d'acier doux dans l'alternative b) de la disposition spéciale TE 25, avec la résilience (capacité d'absorption d'énergie) d'un fond de citerne qui est composé d'un acier doux de 6 mm et d'une construction en sandwich supplémentaire.
8. Le représentant du Royaume-Uni a confirmé ce point de vue, étant donné qu'autrement il faudrait également examiner si la formule d'équivalence du 6.8.2.1.18 doit être alignée sur celle à laquelle il est renvoyé dans la disposition spéciale TE 25.
9. Le représentant de la France a douté de la **pertinence** d'une méthode d'épreuve statique. A son avis, une méthode d'épreuve dynamique devrait être prescrite dans la disposition spéciale TE 25 c).
10. Étant donné que les travaux du Bundesanstalt für Materialforschung und –prüfung (BAM) (Institut fédéral de recherches et d'essais sur les matériaux) seront poursuivis, il a été convenu de ne pas modifier pour le moment les formulations choisies dans la disposition spéciale TE 25. En particulier la construction de la couverture sandwich

ne devrait pas être précisée comme l'exige le représentant de la France, étant donné que des **constructions** différentes peuvent remplir le même objectif (même résilience/capacité d'absorption d'énergie).

11. Le Président a suggéré, lors la révision du document OTIF/RID/CE/2006/3, de préciser dans ce document différentes formulations qui ont conduit à des interprétations divergentes.

Télématique

Document : A 81-03/504.2006, par. 11 à 13

12. Le Président a rappelé qu'entre-temps la réunion commune RID/ADR/ADN a également été informée sur le projet MITRA de l'UE (voir rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.1/104, par. 73 à 75). Un atelier aura lieu à Bruxelles le 25.10.2006, au cours duquel les résultats du projet seront expliqués.
13. Le représentant de l'Allemagne a informé la Commission d'experts du RID qu'un projet de recherche doit être attribué en Allemagne jusqu'à fin octobre, lequel doit examiner les solutions individuelles pour des applications télématiques existantes par exemple chez des expéditeurs et qui peuvent être utilisées également pour des aspects de sécurité lors du transport de marchandises dangereuses (par exemple liaison avec les services de secours et autres intervenants). Toutes les études qui ont été effectuées jusqu'à maintenant dans ce domaine, telles que MITRA, doivent être incorporées dans ce projet. Il a prié les autres États membres de mettre à sa disposition d'autres éventuelles études. Afin d'assurer une exécution la plus proche possible du projet, il a suggéré d'en discuter à la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».

Réduction de la vitesse des trains complets de marchandises dangereuses et contournement des centres urbains à forte densité et des gares

Document : A 81-03/504.2006, par. 14 à 17

14. La Commission d'experts du RID a approuvé la recommandation du groupe de travail de revenir sur ces deux thèmes une fois que des documents concrets auront été soumis.

Gestion des cas d'urgence et listes des données sur les marchandises dangereuses

Document : A 81-03/504.2006, par. 18 à 20

15. Le Président a critiqué que le groupe de travail a interprété assez largement les par. 1.4.2.2.5 et 1.4.3.6. Il n'était pas de l'intention de la Commission d'experts du RID que le transporteur doive livrer au gestionnaire de l'infrastructure toutes les données sur la base desquelles une éventuelle liste des données pourrait être élaborée.
16. Le représentant de la France s'est demandé si l'utilisation de la télématique ne pourrait pas conduire à l'avenir à atteindre le but poursuivi par une liste de données sur les marchandises dangereuses.
17. Le représentant de l'UIC a attiré l'attention sur le fait qu'aux fins de la protection de l'environnement et de la protection civile, **non seulement** les données du trafic ferro-

viaire mais **également** mais celles du trafic routier sont **nécessaires** pour se faire une image complète.

18. Le représentant des Pays-Bas a expliqué que la liste des données élaborée aux Pays-Bas sur les marchandises dangereuses ne sert pas seulement aux forces d'intervention mais également aux communes impliquées dans les transports de marchandises dangereuses. En outre, ces données pourraient également être utilisées pour une analyse de risques.
19. La Commission d'expert du RID n'a pas considéré actuellement nécessaire de reprendre dans le RID une exigence contraignante d'élaborer une liste de données sur les marchandises dangereuses. Les travaux du groupe de travail sur cette thématique seront ainsi suspendus.

Fuites de gouttes

Document : A 81-03/504.2006, par. 21 à 25

20. Le Président a expliqué que les discussions au sein du groupe de travail ont montré qu'il ne faut pas **envisager** forcément des modifications de prescriptions tant que des causes systématiques ne sont pas reconnaissables.
21. Le représentant de l'UIC a déclaré que des fuites de gouttes ont des effets sur l'ensemble de l'exploitation ferroviaire. Il tentera de présenter des données statistiques précises sur les fuites de gouttes.
22. Le représentant des Pays-Bas a estimé qu'en plus du contrôle et de l'amélioration des wagons-citernes, le remplissage des wagons-citernes devrait également être pris en considération de plus près. A son avis, il s'agit d'un problème d'assurance de qualité.
23. Le représentant de l'Allemagne a déclaré que la problématique des fuites de gouttes existe également en Allemagne. Pour améliorer la situation l'Association économique des huiles minérales a donné un mandat de projet de recherche qui fera l'objet d'une information lors de la prochaine réunion du groupe de travail.

Position du wagon dans le train (Règle du wagon protecteur)

Documents : A 81-03/504.2006, par. 26 à 29
OTIF/RID/CE/2006/5 (Finlande)

24. Le document de la Finlande avait pour objectif d'étendre la règle du wagon protecteur de la section 7.5.3 aux wagons-citernes pour gaz toxiques et, en raison du danger de BLEVE, de donner une impulsion à une discussion visant à étendre cette règle également aux wagons-citernes de GPL. Allant au-delà des actuelles prescriptions de la section 7.5.3, il est proposé, pour les wagons-citernes pour gaz toxiques, d'ajouter un wagon protecteur entre la locomotive et le wagon-citerne, et en queue de train.
25. L'entreprise de conseil mandatée par le Gouvernement finlandais pour effectuer une étude a présenté à la Commission d'experts du RID les fondements et conclusions de son étude :
 - L'enquête a été effectuée sur la base de sondages statistiques pour le trafic ferroviaire marchandises et voyageurs dans les années 1996 à 2005 en Finlande et en Suède.

- En prenant en considération la fréquence des accidents il a été constaté que le 17 % des wagons endommagés ou ayant déraillé ou le 20 % des wagons fortement endommagés ou ayant déraillé ou s'étant renversés se trouvaient derrière la locomotive ou en queue de train (position du wagon protecteur).
 - Tandis que les **effets** de wagons protecteurs lors de déraillements et d'accidents sur des passages à niveau de même hauteur étaient faibles ou négligeables, les wagons protecteurs peuvent minimiser les conséquences possibles lors de collisions, en ce sens qu'ils absorbent eux-mêmes une partie de l'énergie. En outre, des wagons protecteurs peuvent limiter les conséquences d'un accident, étant donné qu'ils permettent le dételage d'un groupe de wagons et améliorent l'accès des forces d'intervention et empêchent l'extension d'un incendie à d'autres wagons en danger.
26. Lors de la discussion, il s'est avéré clair que les exigences pour les wagons protecteurs devraient être mieux définies, afin d'éviter qu'il s'ensuive un risque plus élevé. Il pourrait ainsi être prescrit que seuls des wagons protecteurs chargés à quatre essieux (au moins 8 tonnes **de chargement** ?) sont autorisés, étant entendu que du chargement lui-même il ne doit s'ensuivre aucun danger plus élevé (par exemple aucune poutre métallique). En outre, l'on pourrait prescrire des conditions pour les propriétés de roulement et la capacité d'absorption d'énergie de wagons protecteurs.
27. Le représentant de l'UIC a rappelé que lors de la dernière réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », il s'est déclaré disposé à effectuer une étude sur les avantages et les inconvénients des wagons protecteurs dans une composition de train. Les représentants de l'UIC et de l'UIP ont fait remarquer que la rentabilité de tels transports avec des wagons protecteurs en est encore plus amoindrie. Ils ont estimé que les wagons protecteurs ne sont pas avantageux du point de vue coûts/bénéfices.
28. Le représentant de la Commission européenne a constaté que dans différents États membres de l'UE, il existe des règles pour les wagons protecteurs qui vont au-delà du RID et qui doivent être communiquées à la Commission conformément à la Directive cadre RID. Pour des raisons d'harmonisation des règles pour les wagons protecteurs, il a appuyé la proposition de la Finlande, mais il a cependant considéré une analyse coûts/bénéfices comme absolument nécessaire.
29. Il est résulté ce qui suit d'un tour de table relatif aux règles pour les wagons protecteurs allant au-delà de la section 7.5.3 :
- Danemark : prescriptions supplémentaires pour les tunnels ;
 - Lettonie et Lituanie : prescriptions supplémentaires en trafic avec des États tiers (SMGS) ;
 - Royaume-Uni : prescriptions supplémentaires ;
 - Suède : **en cas d'utilisation de wagons à deux essieux en tant que wagons protecteurs en trafic national, ces wagons doivent être chargés (ce complément est cependant devenu sans objet dans l'édition suédoise 2007 du RID).**

Documents informels : INF.3 (Fédération de Russie)
 INF.4 (OSJD)

30. Les documents informels INF. 3 et INF.4 contiennent les règles pour les wagons protecteurs applicables dans la Fédération de Russie ou selon l'Annexe 2 au SMGS. Le

représentant de la Fédération de Russie a relevé que dans le Tableau A de l'Annexe 2 au SMGS est contenue une colonne, dans laquelle le wagon protecteur exigé est cité sous forme codée pour chaque matière.

Ce code livre des données sur le nombre de wagons protecteurs entre le wagon de marchandises dangereuses et

- une locomotive à vapeur ;
- une locomotive diesel ou électrique ;
- une locomotive de pousse ou de queue ;
- une voiture à voyageurs ;
- une locomotive de manœuvre.

31. Le représentant de la Fédération de Russie s'est référé à la situation particulière des chemins de fer russes et au potentiel de danger plus élevé qui résulte des passages à niveau non gardés, du passage dans de nombreuses gares de triage ainsi que des défauts techniques aux wagons et à l'infrastructure. Il a déclaré que des wagons protecteurs à l'intérieur d'une composition de train ne seraient pas considérés comme judicieux. En règle générale des wagons chargés dont le chargement ne représente pas un danger seraient utilisés en tant que wagons protecteurs. Des wagons vides seraient partiellement également utilisés, et qui devraient être retournés. Étant donné que les chemins de fer russes eux-mêmes sont responsables des conséquences d'accidents, le point de vue économique passerait à l'arrière-plan.
32. Dans ce contexte, l'alignement de la structure de l'Annexe 2 au SMGS sur le RID est salué par la représentante de la Finlande. A la demande de la représentante de la Finlande, le représentant de la Fédération de Russie a confirmé qu'il est envisagé d'adapter les prescriptions plus sévères applicables en trafic intérieur dans la Fédération de Russie sur l'Annexe 2 au SMGS.
33. Le représentant du CIT a fait remarquer que l'harmonisation de l'Annexe 2 au SMGS avec le RID a également une haute importance pour la lettre de voiture uniforme CIM-SMGS.
34. A la demande de la représentante de la Finlande, l'on a procédé à un vote indicatif à la fin de la discussion pour savoir quels sont les États membres qui à l'heure actuelle approuvent une extension des règles pour les wagons protecteurs. Il s'agit du Danemark, de la Finlande, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Norvège (selon une communication au secrétariat), de la Suède et du Royaume-Uni.
35. Il a été convenu que le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » se consacrera de prime abord à cette problématique. Les représentants de la Finlande et de la Fédération de Russie ont été priés de participer à ces réunions du groupe de travail.
36. La proposition du représentant du Royaume-Uni de remplacer dans la section 7.5.3 existante « dans le sens de la voie » par « dans la même composition de train », a provisoirement été adoptée (voir Annexe 1).

Disposition spéciale TE 22

Document : OTIF/RID/CE/2006/9 (Belgique)
Documents informels : Fiche UIC 573 (UIC)
 INF.1 (Allemagne)

37. Le document de la Belgique a pour objectif d'ajouter à la fin de la disposition spéciale TE 22 (Eléments d'absorption d'énergie) un renvoi au point 1.4 de la Fiche UIC 573 (Conditions techniques pour la construction des wagons-citernes). Le représentant de la Belgique a rappelé que l'UIC avait été priée de reprendre dans cette Fiche UIC des dispositions pertinentes (voir rapport de la 41^{ème} session de la Commission d'experts du RID A 81-03/511.2004, par. 5 à 7), sur la base desquelles l'agrément des éléments d'absorption d'énergie pourrait s'ensuivre.
38. Le représentant de l'Allemagne a appuyé la proposition de la Belgique, car ainsi la sécurité juridique serait favorisée. Il a présenté son document informel INF.1 dans lequel est exposée la preuve exigée pour la procédure stipulée en Allemagne en ce qui concerne l'agrément.
39. Le représentant du Royaume-Uni a relevé que différents renvois dans la Fiche UIC se réfèreraient encore à d'anciennes éditions du RID et devraient être adaptés (par exemple au point 1.3.4, renvoi à l'Appendice VIII du RID).
40. **Il a été également mentionné dans la discussion que la STI "Wagons de fret", publiée en juillet 2006, s'appliquera à tout nouveau matériel dans la Communauté européenne. Cette STI contient des prescriptions pour les tampons, mais, en ce qui concerne les wagons pour les marchandises dangereuses, cette STI renvoie de manière conséquente à la directive cadre RID et au RID.**
41. Les représentants de l'UIC et de l'Allemagne ont suggéré de fixer les exigences pour les éléments crash également dans la norme EN 15551 pour les organes de traction et de tamponnement.
42. La proposition de la Belgique a finalement été adoptée, étant donné qu'actuellement l'on ne peut que renvoyer à la Fiche UIC 573 (voir Annexe 1).

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

43. La prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » aura lieu dans le cadre de la Foire « transport logistic » à Munich le 15 juin 2007, sur invitation de l'Allemagne. Le 14 juin 2007, aura lieu au même endroit, un atelier (Workshop) organisé par le Ministère fédéral allemand des transports sur les applications télématiques, auquel tous les membres du groupe de travail seront également invités.
44. Les thèmes principaux de cette réunion seront la « Télématique » et les « Détecteurs de déraillement ». Le thème « Wagons protecteurs » sera de surcroît traité. Le thème « Fuites de gouttes » sera traité dans la mesure où d'autres documents sur ce thème seront disponibles.

POINT 5 : AUTRES PROPOSITIONS

Sous-section 7.5.1.1

Document : OTIF/RID/CE/2006/1 (Secrétariat)

45. La suggestion du secrétariat de supprimer le 2ème sous-alinéa de la sous-section 7.5.1.1 a été adoptée sans discussion, étant donné que son contenu est entièrement couvert par la nouvelle sous-section 7.5.7.1 reprise dans l'édition 2007.
46. Le représentant de l'Autriche a en outre proposé de modifier la partie de texte restante à la sous-section 7.5.1.1 et de ne pas se référer uniquement aux dispositions spéciales mais à toutes les prescriptions du chapitre 7.5. Les représentants de la Belgique et de la France ont par contre préféré une formulation par laquelle les prescriptions de la gare expéditrice s'appliquent en principe, pour autant que les prescriptions du chapitre 7.5 sont respectées.

Document informel : INF. 2 (Belgique/France/Autriche)

47. La proposition de libellé élaborée par la suite par un petit groupe de travail ad hoc pour le 1er sous-alinéa de la sous-section 7.5.1.1 a été adoptée (voir Annexe 1).

Renvoi au point 5 de la Fiche UIC 471-3 O

Document : OTIF/RID/CE/2006/4 (UIC)

48. Le point 5 de la Fiche UIC 471-3 O est reproduit dans le document de l'UIC et a été révisé sur la base du RID 2007. L'UIC propose d'adapter le renvoi dans la note du bas de page 6) au 1.4.2.2.1 par le biais d'un Erratum. Le représentant de l'UIC a expliqué que la Fiche UIC 471-3 O a également été révisée dans son ensemble pour rendre claires les critères de qualité et pour tenir compte du grand nombre de transporteurs qui applique cette fiche.
49. La représentante de la Belgique a critiqué que les indications exigées dans le document de transport concernant le nombre et la description des colis conformément au 5.4.1.1.1 e) ne font pas partie des contrôles à effectuer selon la Fiche UIC 471-3 O.
- 49a. **Dans ce contexte le représentant de l'Autriche a estimé qu'à la lumière du complément apporté au 5.4.1.1.1 e) dans la version 2007 conformément au Règlement type de l'ONU, un besoin d'éclaircissement existe, si ou dans quelle mesure il conviendrait de prescrire, dans le document de transport, des indications sur le matériau dans la description du type de colis et qui devraient être examinées lors des contrôles. Une discussion sur cet aspect partiel a cependant été rejetée par le Président, étant donné que cette discussion devrait obligatoirement se dérouler dans le cadre du Sous-comité d'experts de l'ONU.**
50. Le représentant de l'UIC a été prié de reprendre ce point de contrôle supplémentaire dans la version finale de la fiche. Comme pour les éditions précédentes du RID, la Commission d'experts du RID n'a pas eu d'objections à l'encontre de la procédure de modifier la référence à la Fiche UIC par le biais d'un Erratum (voir Annexe 1).

Protection des panneaux rabattables sur les wagons-citernes

Documents : OTIF/RID/CE/2006/6 (UIC)
OTIF/RID/CE/2006/8 (Belgique)

50. L'objectif des documents soumis par l'UIC et la Belgique est de prescrire que les panneaux rabattables sur lesquels figure la limite de charge lors de l'utilisation multiple de wagons-citernes pour gaz ne puissent pas se rabattre ou se détacher de leur support pendant le transport. La proposition de la Belgique contient en plus une disposition provenant de la Fiche UIC 573 selon laquelle les panneaux rabattables doivent être plombés. Dans le document de la Belgique il est en outre proposé de reprendre une disposition analogue également dans les sections 5.3.1 et 5.3.2, étant donné que des panneaux rabattables sont également utilisés pour les plaques-étiquette et pour les panneaux orange.
51. Le représentant de l'UIC a précisé les objectifs de son document, à savoir, premièrement de parvenir à une égalité juridique entre le RID et la Fiche UIC, deuxièmement de **prescrire du remplisseur qu'il assure suffisamment la position** des panneaux rabattables et troisièmement d'améliorer la construction des panneaux rabattables pour éviter le rabattement pendant le transport.
52. Après que la majorité des délégués eurent estimé que dans la Fiche UIC le plombage des panneaux rabattables est exigé pour des raisons techniques douanières **mais que son utilité n'es pas significative** pour le transport de marchandises dangereuses, la représentante de la Belgique a retiré cette partie de sa proposition.
53. La Commission d'experts du RID a constaté que la formulation proposée pour le 4.3.3.4.1 a), 2^{ème} phrase, dans la proposition de l'UIC, à savoir « et assurés », est trop imprécise et à cet effet il faudrait renvoyer à la mesure selon 6.8.3.5.7 (voir Annexe 1).
54. La proposition de texte de l'UIC pour le 6.8.3.5.7 a été modifiée par la Commission d'experts du RID dans ce sens que les causes qui peuvent conduire à un rabattement ou à un détachement ne soient pas limitées aux « chocs » ou aux « actes non intentionnels » (voir Annexe 1).
55. En ce qui concerne l'incorporation d'une disposition similaire dans les sections 5.3.1 et 5.3.2, telle que proposée dans le document de la Belgique, la Commission d'experts du RID a estimé que cette question devrait être traitée dans le cadre de la Réunion commune, étant donné que de tels modèles de panneaux rabattables sont également utilisés en trafic routier.
56. La représentante de la Belgique a déclaré qu'elle soumettra cette partie de sa proposition à la Réunion commune. Le représentant de l'Autriche a suggéré en l'occurrence de prévoir un paragraphe de portée générale pour les informations **figurant** sur les panneaux rabattables.

Définition de la chaussée roulante

Document : OTIF/RID/CE/2006/7 (Belgique)

57. La représentante de la Belgique a proposé dans son document de supprimer l'explication de la « chaussée roulante » au 5.3.1.3.2 a) et en lieu et place de reprendre dans la section 1.2.1 une définition tirée d'un manuel édité par l'UE, la CEE-ONU et le CEMT pour le trafic combiné. Cette définition devrait cependant être complétée

par une caractéristique supplémentaire que le chauffeur du véhicule accompagne ce type de transport.

58. Les points suivants ont été abordés au cours de la discussion et qui devraient être pris en considération dans une définition :
- Les trains de la chaussée roulante contiennent des voitures à voyageurs dans lesquelles le chauffeur du véhicule routier est transporté
 - Au lieu de « wagons à plancher bas avec surface de chargement continue » il faudrait choisir une formulation plus ouverte afin de viser les développements techniques ultérieurs.
 - Étant donné que des trains de la « chaussée roulante » existent déjà, pour lesquels le chauffeur du véhicule n'accompagne pas le véhicule, la caractéristique « Accompagnement du type de transport par le chauffeur du véhicule » devrait être formulée de manière optionnelle. Dans ce contexte la facilité du 5.3.1.3.2 a) (pas de placardage avec des plaques-étiquette sur le wagon porteur de la « chaussée roulante ») sera cependant remise en question pour les cas dans lesquels le véhicule ne sera pas accompagné par le chauffeur du véhicule.
59. La Commission du RID a constaté que les termes « Chaussée roulante » seraient à juste titre à définir à la section 1.2.1, étant donné qu'à cet endroit les termes « Trafic ferroutage » sont aussi définis. Une distinction entre « Chaussée roulante » et « Trafic ferroutage » est nécessaire, car pour la « Chaussée roulante » des facilités sont applicables. Une limitation au 5.3.1.3.2 a) aux cas dans lesquels le chauffeur du véhicule accompagne l'envoi rendrait la règle plus complexe. La proposition orale du représentant de l'Autriche de formuler de manière positive le 5.3.1.3.2 a) et ainsi de renoncer à une définition pour la « Chaussée roulante » devrait faire l'objet d'une proposition officielle.
60. La représentante de la Belgique soumettra une nouvelle proposition en tenant compte des commentaires formulés.

Nouveau Règlement intérieur

61. Le Président s'est référé à l'article 10 § 4 du Règlement intérieur adopté lors de la dernière Commission d'experts du RID (document A 81-03/501.2003/Add.3) et a critiqué la formulation choisie « Le Président peut proposer ». Il a proposé de choisir la formulation « Le Président peut décider », car selon l'article 10 § 5 les décisions du Président peuvent être refusées par la majorité des membres présents.
62. La Commission d'experts du RID a approuvé cette modification du Règlement intérieur (voir Annexe 1).

POINT 6 : ÉCHANGE D'EXPÉRIENCES POUR LES EXPERTS

Document : OTIF/RID/CE/EE/2006-A (Secrétariat)

63. Le représentant de l'Allemagne a présenté le rapport du 2^{ème} échange d'expériences pour les experts reconnus selon le 6.8.2.4.6 du RID et a mis en évidence l'objectif de l'échange d'expériences qui consiste à parvenir à une uniformisation des épreuves dans les cas où le RID contient des prescriptions qui nécessitent une interprétation. Cela est d'une importance déterminante dans le contexte de la libéralisation de

l'activité concernant les épreuves et de la pression de concurrence des différents organismes d'épreuves.

64. Le représentant de la France a demandé de mieux définir le mandat de travail pour cet échange d'expériences, afin d'éviter d'empiéter sur les compétences de la Commission d'experts du RID. Dans ce contexte il a renvoyé aux paragraphes 18 à 23 du rapport, dans lesquels une décision a été prise sur les tolérances pour la détermination des épaisseurs de paroi.
66. Le Président a rappelé que la question de principe de l'épaisseur de paroi exigée a été abordée lors de la Réunion commune sur proposition de l'UIP, mais que cependant aucune décision n'a été prise. Lors de l'échange d'expériences les experts n'ont fait que déclarer quelles tolérances de mesurage sont autorisées dans les différents États. Si l'on est d'avis que des tolérances de mesurage devraient faire l'objet de normes, il y aurait lieu de soumettre une proposition à la Réunion commune.
67. Le Président a également rappelé comment il faut procéder pour les différents problèmes soulevés lors de l'échange d'expériences (voir par. 7 du rapport).
68. Le représentant des Pays-Bas a relevé que les exigences d'épreuves pour les citernes de véhicules-citernes et les citernes de wagons-citernes sont identiques et qu'ainsi il faudrait chercher une plateforme commune pour un échange d'expériences.
69. Le Président a rappelé qu'un échange d'expériences n'est prescrit que dans le RID (6.8.2.4.6). Si des prescriptions similaires pour les récipients à pression pour gaz et pour les citernes devraient être reprises de la Directive TPED dans le RID/ADR, comme il en a été discuté lors de la dernière Réunion commune RID/ADR/ADN (voir rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.104 – OTIF/RID/RC/2006-B, par. 61 à 71), la procédure actuelle pourrait être remplacée par une nouvelle au niveau de la Réunion commune.

Participation à l'échange d'expériences

Document : OTIF/RID/CE/2006/2 (Belgique)

70. Le document de la Belgique qui propose une participation obligatoire des experts reconnu à l'échange d'expériences a déjà été discuté lors de l'échange d'expériences (voir par. 53 et 54 du rapport OTIF/RID/CE/EE/2006-A).
71. La Commission d'experts du RID s'est ralliée aux conclusions de l'échange d'expériences selon lesquelles il n'est pas de nécessaire de prescrire une participation obligatoire pour tous les experts. Il suffit plutôt qu'un représentant de l'autorité compétente et au moins un expert de chaque État membre soit présent et qui sont en mesure d'exercer une fonction **de relais**.

Information technique dans le dossier de citerne

Document : OTIF/RID/CE/2006/10 (Suisse)

72. L'objectif de ce document est de renvoyer, dans la définition du « dossier de citerne » à la section 1.2.1, à la norme EN 12972 en ce qui concerne les informations techniques pertinentes et de prescrire pour ces informations la forme papier. En outre, une discussion a été suggérée, à savoir comment il peut être évité qu'une citerne refusée

soit conduite vers un autre organisme d'épreuve sans qu'une réparation des défauts constatés ait été entreprise.

73. La représentante de la Belgique a appuyé la proposition relative à l'adaptation de la définition, mais elle a cependant proposé, **à la place** du renvoi à la norme EN 12972, de procéder à une énumération des documents nécessaires.
74. Le secrétariat a rappelé que dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN en septembre 2004, lors de laquelle de dossier de citerne a été introduit, une discussion avait déjà eu lieu sur la forme du dossier de citerne (voir rapport TRANS/WP.15/AC.1/96 – OCTI/RID/GT-III/2004-A, par. 54 à 56).
75. La représentante de la Belgique et le représentant de la France ont **marqué leur préférence pour** l'alternative b) selon laquelle le propriétaire ou l'exploitant d'une citerne doit renvoyer à l'organisme d'épreuve d'origine un document émis **par celui-ci dans lequel figurent les raisons de son refus. Ce document doit être renvoyé** dans les délais et **porter** le tampon de l'experts qui confirme avoir réparé les défauts. **La représentante de la Belgique a souligné que la proposition de la Belgique présentée lors de la Réunion commune de septembre 2005 (document TRANS/WP.15/AC.1/2005/45), à savoir, l'obligation de repasser une épreuve ratée chez le même organisme, pourrait à nouveau être examinée en relation avec la proposition de la Suisse.**
76. Le représentant de la Suisse tiendra compte de ces suggestions dans un document officiel pour la Réunion commune.

Organisation future de l'échange d'expériences

77. La Commission d'experts du RID a également tenu une discussion si l'échange d'expériences doit être associé à la session de la Commission d'experts du RID, afin de parvenir à une participation plus élevée, ou si il doit se tenir au moins un mois avant la session de la Commission d'experts du RID afin de permettre une délibération à la Commission d'experts du RID sur les problèmes résultant des travaux de l'échange d'expériences.
78. La Commission d'experts du RID s'est prononcée majoritairement en faveur d'une séparation temporelle des deux réunions.
79. Monsieur Stefan Dernbach (Allemagne) a été élu Président de l'échange d'expériences.

POINT 7 : GROUPE DE TRAVAIL « ANALYSES DE RISQUES STANDARDISÉES »

80. Comme déjà cité dans la lettre d'invitation à cette session, la réunion prévue du groupe de travail n'a pas pu avoir lieu en 2006 pour des raisons de calendrier. La Suisse tiendra cette réunion probablement en avril 2007.
81. Étant donné que l'analyse de risques en corrélation avec les nouvelles règles dans l'ADR pour les tunnels a pris de l'importance également pour le trafic routier, le Président a prié le représentant de la Suisse d'inviter également le Président du WP.15 à cette réunion.

QUESTIONS DIVERSES

Collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA)

82. Le représentant de l'ERA, qui était présent pour la première fois à une session de la Commission d'experts du RID, a expliqué dans une présentation la façon de travailler, l'organisation et les tâches de l'ERA. Il a défini les **interfaces** qui résultent d'une part entre la Directive cadre RID 96/49 et la Directive sur l'interopérabilité 2001/16 et la Directive sur la sécurité 2004/49 d'autre part. Il a en outre mis en évidence l'importance d'une collaboration future, afin d'assurer que les différentes prescriptions juridiques ne soient pas contradictoires.
83. La Commission d'experts du RID a constaté qu'une collaboration continue avec l'ERA est absolument nécessaire. Elle a exprimé le vœu qu'un représentant de l'ERA participe à l'avenir à toutes les sessions de la Commission d'experts du RID et à toutes les réunions du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». Cela est particulièrement important, étant donné qu'à l'avenir dans le RID il sera renvoyé aux STI. En raison de l'harmonisation avec les autres modes de transport des discussions concernant le transport des marchandises dangereuses devraient avoir lieu exclusivement dans le cadre de la Commission d'experts du RID.

Information de la Commission européenne sur la Directive cadre commune pour le transport des marchandises dangereuses

84. Le représentant de la Commission européenne a déclaré que le projet de Directive cadre commune pour le rail, la route et les voies navigables a été achevé et a été maintenant présenté aux autres domaines de la Commission pour prise de position. La traduction de la directive sera achevée en décembre 2006 de façon qu'une délibération au Conseil puisse avoir lieu au début de 2007.

CLÔTURE DE LA SESSION

Prochaine session

85. La prochaine session de la Commission d'experts du RID aura lieu du 19 au 23 novembre 2007, éventuellement à l'invitation de la Croatie à Zagreb.

Hommage à Monsieur Cees Smit (Pays-Bas)

86. Monsieur Cees Smit a envoyé au secrétariat un e-mail avant la session dans lequel il a communiqué qu'il a quitté le Ministère néerlandais des transports et qu'il travaille dorénavant pour le Conseil néerlandais des marchandises dangereuses, lequel élabore des recommandations pour le Gouvernement. Le Président a remercié Monsieur Smit de sa longue collaboration dans le cadre de la Commission d'experts du RID et lui a souhaité ses meilleurs vœux dans sa nouvelle tâche.

Remerciements

87. Le Président a remercié le Ministère finlandais des transports pour l'excellente et parfaite organisation de la session. Il a remercié les interprètes de leur excellent travail. Il a remercié en particulier la Fédération de Russie et l'OSJD de leur participation à cette session et a exprimé le vœu qu'il en résultera un étroit contact dans l'avenir.

88. La représentante de la Belgique a remercié le Président de sa conduite efficiente des débats.

Textes adoptés

Corrections au RID 2007

1.4.2.2.1 La note de bas de page 6) reçoit la teneur suivante:

"⁶⁾ Édition de la Fiche UIC applicable à partir du 1^{er} janvier 2007. »

[Document de référence OTIF/RID/CE2006/4]

7.5.3.1 et

7.5.3.2 Ces sous-sections ont été supprimées (à partir du 1.1.2003 ; ne concerne que le texte français).

Modifications 2009 au RID

4.3.3.4.1 a) La deuxième phrase reçoit la teneur suivante:

"Dans le cas de wagons-citernes à utilisation multiple, il faut particulièrement contrôler si sur les deux côtés du wagon les panneaux rabattables sont visibles et assurés par les dispositifs mentionnés sous 6.8.3.5.7. "

[Document de référence OTIF/RID/CE/2006/4 dans sa version modifiée]

6.8.3.5.7 Ajouter la phrase suivante à la fin de la colonne gauche de la sous-section 6.8.3.5.7 :

"Les panneaux rabattables doivent être conçus et pouvoir être assurés de façon à exclure tout rabattement ou détachement de leur support pendant le transport (notamment résultant de chocs ou d'actes non intentionnels)."

[Document de référence OTIF/RID/CE/2006/6 dans sa version modifiée]

6.8.4 Ajouter à la fin de la disposition spéciale TE 22 :

"Il est réputé satisfait aux dispositions de ce cette disposition spéciale si le point 1.4 de la fiche UIC 573* (Conditions techniques pour la construction des wagons-citernes) est appliqué.

*) ⁶ème édition de la Fiche UIC applicable à partir du 1er avril 2005."

[Document de référence OTIF/RID/CE/2006/9]

7.5.1.1 Le premier sous-alinéa reçoit la teneur suivante:

"Les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice doivent être respectées pour le chargement des marchandises, pour autant que les prescriptions de ce chapitre ne s'y opposent pas."

[Document de référence INF.2 dans sa version modifiée]

7.5.1.1 Supprimer le 2^{ème} alinéa.

[Document de référence OTIF/RID/CE/2006/1]

[7.5.3 Remplacer "dans le sens de la voie" par:

"dans le même **convoi**".]

Modifications du Règlement intérieur (Document A 81-03/501.2006/Add.3)

Dans l'article 10 § 4 le début reçoit la teneur suivante:

"Le Président peut décider..."
