

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/2007-A

7 janvier 2008

Original : Allemand

AUX GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'OTIF

**Rapport final de la 44^{ème} session de la Commission d'experts pour le transport
de marchandises dangereuses (Zagreb, 19 au 23 novembre 2007)**

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.

Tel. (++41) 31 - 359 10 10 Fax (++41) 31 - 359 10 11 E-Mail info@otif.org Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne/Bern

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes	Page
Adoption de l'ordre du jour	1	3
Élection du bureau	2	3
Présence et quorum	3	3
Harmonisation avec la 15 ^{ème} édition des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises et approbation des modifications adoptées par la Réunion commune dans les années 2006 et 2007	5 – 26	3
Autres propositions	27 – 77	6
Groupe de travail « Technique ces citernes et des véhicules »	78 – 109	14
Échange d'expériences pour les experts	110 – 111	21
Approbation des textes adoptés et des mesures transitoires Ainsi que mise en vigueur	112 – 116	22
Groupe de travail « Analyses de risques standardisées »	117 – 120	22
Clôture de la session	121 – 123	23

Annexe 1 : Textes adoptés

Annexe 2 : Liste des participants

Document : OTIF/RID/CE/2007-A/Add.1

POINT 1 : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : A 81-03/503.2007 (Secrétariat)

Document informel : INF.1 (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire contenu dans la lettre d'invitation A 81-03/503.2007 du 6 septembre 2007, avec la liste des documents publiée par le secrétariat dans le document informel INF.1, a été adopté.

POINT 2. ÉLECTION DU BUREAU

2. Monsieur Helmut Rein (Allemagne) et Madame Caroline Bailleux (Belgique) ont été réélus Président, respectivement Vice-présidente.

POINT 3 : PRÉSENCE ET QUORUM

Document informel : INF.4 (Secrétariat)

3. Le secrétariat a indiqué que les États membres qui n'ont pas encore ratifié la COTIF 1999, conformément au paragraphe 3 d) du document informel INF.4 établi par le service juridique du secrétariat de l'OTIF, ont le droit de vote, étant donné que les dispositions qui seront adoptées lors des délibérations de la Commission d'experts du RID pouvaient déjà être modifiées sur la base de la COTIF 1980.
4. Étant donné que 19 des 39 États membres étaient représentés, le quorum selon l'art. 20 § 1 du Règlement intérieur (1/3 des États membres) était atteint et la Commission d'experts du RID pouvait valablement délibérer.

POINT 4 : HARMONISATION AVEC LA 15^{ème} ÉDITION DES RECOMMANDATIONS DE L'ONU RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET APPROBATION DES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LA RÉUNION COMMUNE DANS LES ANNÉES 2006 ET 2007

Document : OTIF/RID/CE/2007/27

5. Les décisions de la Réunion commune dans les années 2006 et 2007 et de la Commission d'experts du RID, récapitulées par le secrétariat dans le document OTIF/RID/CE/2007/27, ont été adoptées avec les compléments et corrections qui suivent.

Section 3.4.10 a)

6. Le représentant du Royaume-Uni a fait remarquer que dans la section 3.4.10 a) du texte anglais, le libellé de l'ADR a été repris par erreur et que cette section doit être modifiée en conséquence (voir Annexe 1).

Sous-section 6.2.2.9 et paragraphe 6.2.3.6.1

7. Le représentant de la Suisse a souhaité que le sous-alinéa de la sous-section 6.2.2.9 et du paragraphe 6.2.3.6.1 dans la version française soient adaptés, car l'on n'avait pas l'intention que le service de contrôle interne IS selon la norme EN ISO/IEC 17020:2004 Type A doive être accrédité. Le secrétariat a été prié de corriger le texte français d'entente avec le secrétariat de la CEE-ONU (voir Annexe 1)

8. En ce qui concerne les crochets en regard de différentes normes dans les chapitres 6.2 et 6.8, le secrétariat a renvoyé au paragraphe 24 du rapport de la Réunion commune (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/108). Pour l'ADR, il a été décidé de reprendre les normes placées entre crochets dans l'édition de 2009 s'il ressort d'un examen lors de la Réunion commune de mars 2008 que la norme définitive correspond réellement au projet approuvé, et à condition que les normes définitives soient publiées avant mai 2008.
9. La Commission d'experts du RID a donné mandat au secrétariat de reprendre les normes également dans l'édition 2009 du RID aux conditions indiquées au paragraphe 8.

Sous-section 6.8.2.6

10. Le représentant de l'Allemagne a rappelé que les normes citées dans le tableau au 6.8.2.6 doivent être appliquées pour répondre aux prescriptions indiquées dans la colonne 1. Étant donné que les normes EN 14025:2003 et EN 14025:2008 indiquées dans les deux premières lignes s'appliquent également pour les citernes à gaz, le renvoi dans la colonne 1 devrait être étendu à la sous-section 6.8.3.1
11. La Commission d'experts du RID n'a pas considéré cette clarification comme urgente, car l'actuel renvoi aux prescriptions générales de la sous-section 6.8.2.1 inclut également les citernes à gaz. L'on a cependant souhaité que la Réunion commune examine cette affaire, étant donné que le paragraphe 6.8.3.1.1, qui n'autorise que des citernes en acier pour les gaz comprimés, liquéfiés et dissous, restreint l'application de la norme pour les citernes à gaz.

Section 7.5.3

12. Les crochets ont été supprimés (voir Annexe 1). Le représentant des Pays-Bas a fait remarquer qu'en raison de la sécurité dans les gares de triage il faudra revoir à l'avenir cette disposition (voir également la discussion sous les paragraphes 53 à 54 et 80 à 83).

Reprise des textes adoptés par la 83^{ème} session du WP.15 (Genève, 5 au 9 novembre 2007)

Documents : OTIF/RID/CE/2007/24 (Royaume-Uni)
OTIF/RID/CE/2007/26 (Royaume-Uni)

Document informel : INF.5 (Secrétariat)

13. Les modifications auxquelles a procédé le WP.15 en ce qui concerne les textes adoptés par la Réunion commune dans les années 2006 et 2007, sous réserve d'approbation par la Commission d'experts du RID, qui ont été récapitulées par le secrétariat dans le document informel INF.5, ont été adoptées (voir Annexe 1). La modification à la section 3.4.10 b) n'a cependant pas été reprise pour le RID, étant donné que pour le trafic ferroviaire la masse totale maximale admissible n'est pas prise en compte en tant que critère. La suppression du premier sous-alinéa du paragraphe 1.6.3.25 n'a pas non plus été prise en considération pour l'édition 2009 du RID, étant donné que pour les wagons-citernes une épreuve d'étanchéité n'a lieu que tous les 4 ans, et qui conformément aux modifications 2009 au paragraphe 6.8.2.4.3, peut avoir lieu jusqu'à trois mois après l'échéance indiquée. La suppression supplémentaire nécessaire de la sous-section 1.6.3.23 pour le RID a également été adoptée.

14. Le traitement des documents OTIF/RID/CE/2007/24 et .../2007/26 a été inutile, étant donné que les propositions ont déjà été prises en compte par l'adoption du document informel INF.5.

Sous-section 7.5.7.1

15. La note de bas de page adoptée entre crochets par le WP.15 et qui contient une référence non contraignante au Code de bonne pratique d'arrimage et de manutention de la Commission européenne, n'a été reprise pour le RID. La Commission d'experts du RID souhaiterait cependant que la Réunion commune s'occupe de la sûreté de l'arrimage pour tous les modes de transport. La représentante de la Belgique a considéré nécessaire d'examiner, lors de la prochaine session de la Commission d'experts du RID, l'aspect contraignant de prescriptions du RIV.

Mesure transitoire pour les sections 1.8.6 et 1.8.7 ainsi que pour le chapitre 6.2

16. La Commission d'experts du RID n'a pas pu prendre de décision, faute de proposition de texte, sur la mesure transitoire abordée par la France lors de la dernière session du WP.15 en ce qui concerne l'application des nouvelles sections 1.8.6 et 1.8.7 ainsi que du chapitre 6.2 (voir également les paragraphes 6 à 9 de l'extrait du projet de rapport de la 83^{ème} session du WP.15 reproduit dans le document informel INF.5), Si cette mesure s'avère réellement nécessaire, cette affaire devrait être examinée par la Réunion commune.

Sous-section 4.1.6.14, Norme ISO 10297

Document : OTIF/RID/CE/2007/25 (Royaume-Uni)

17. Les questions restées ouvertes du document OTIF/RID/CE/2007/25 devraient être soumises à la Réunion commune (voir également paragraphe 15 de l'extrait du projet de rapport de la 83^{ème} session du WP.15 reproduit dans le document informel INF.5).

Quantités limitées

Document informel : INF.3 (UIC)

18. L'UIC a proposé dans son document informel INF.3 de déterminer, dans la section 3.4.9, qui doit apposer le marquage pour les quantités limitées sur les wagons et grands conteneurs. Il a en outre été proposé une modification du texte de l'ADR pour permettre d'éliminer les problèmes aux interfaces route/rail.
19. Il a été constaté dans la discussion que les obligations des chargeurs de la sous-section 1.4.3.1 ne peuvent pas être prises en considération pour le chapitre 3.4, étant donné que dans la sous-section 3.4.1.1 aucune déposition n'est faite sur l'applicabilité de ces prescriptions.
20. La Commission d'experts du RID a été d'avis qu'une discussion devrait avoir lieu à la Réunion commune, selon l'exemple du chapitre 3.5 nouvellement introduit, afin de déterminer quelles autres parties du RID devraient être appliquées lors du transport en quantités limitées. Il faudrait examiner, tant lors du transport en quantités limitées qu'également lors du transport en quantités exemptées, quelles sont les obligations des intervenants qui sont à observer.

21. La première proposition de l'UIC, reprise par le Luxembourg et la République tchèque, a été adoptée par 6 voix pour et 2 abstentions (voir Annexe 1) et devrait, jusqu'à la révision du chapitre 3.4, être recommandée au WP.15 pour adoption. La seconde proposition de l'UIC devrait être soumise au WP.15 par l'UIC.

Harmonisation avec la sous-section 7.5.1.2 de l'ADR

Document : OTIF/RID/CE/2007/21 (Belgique)

22. Dans le document OTIF/RID/CE/2007/21 la Belgique a proposé un alignement du RID sur la sous-section 7.5.1.2 de l'ADR, afin de préciser les obligations lors du chargement de conteneurs.
23. Quelques délégués ont remis en question l'utilisation des termes « chargement » et « déchargement » pour le fait de placer et d'enlever des conteneurs, étant donné que par exemple dans les gares de transbordement il ne se déroule qu'un transbordement ou un enlèvement, mais cependant pas un chargement ou un déchargement de marchandises dangereuses. Le terme « manutention » semble dans ce contexte être plus approprié.
24. Le représentant du Royaume-Uni a estimé que les contrôles proposés comme au paragraphe 1.4.2.2.1 ne devraient avoir lieu que dans le cadre des sondages représentatifs et non lors de chaque chargement.
25. La proposition de la Belgique a finalement été adoptée par 10 voix pour et 3 voix contre, le texte français devant être amendé à la fin du premier tiret en remplaçant « et » par « ou » (voir Annexe 1). Cette modification rédactionnelle nécessaire sera également communiquée au secrétariat de la CEE-ONU.

Chapitre 7.7 : Colis à main et bagages enregistrés

Document : OTIF/RID/CE/2007/22 (Secrétariat)

26. La proposition du secrétariat d'étendre les prescriptions pour emporter des marchandises dangereuses en tant que colis à main ou bagages enregistrés à la nouvelle exemption de la sous-section 1.1.3.7, a été adoptée sans discussion, mais l'on ne se réfèrera cependant pas uniquement à l'alinéa b), mais à l'ensemble de la sous-section 1.1.3.7 (voir Annexe 1).

POINT 5 : AUTRES PROPOSITIONS

Section 1.9.2 – Alignement des versions française et anglaise sur le texte original allemand

Document : OTIF/RID/CE/2007/1 (Secrétariat)

27. Dans son document OTIF/RID/CE/2007/1 le secrétariat a proposé de procéder à un alignement de la terminologie des versions française et anglaise de la section 1.9.2 afin d'exclure des interprétations erronées que des itinéraires de remplacement peuvent également être ceux d'autres modes de transport.
28. Les avis étaient partagés en ce qui concerne le texte français, à savoir laquelle des expressions « itinéraire » ou « ligne » est la plus appropriée.

29. Considérant le fait que la nouvelle Directive cadre pour le transport des marchandises dangereuses en trafic intérieur permettra à l'avenir une disposition d'itinéraire commune à tous les modes de transport, la Commission d'experts du RID n'a pas jugé nécessaire, dans les textes actuels de la section 1.9.2, de procéder à un alignement de la terminologie, car cela pourrait restreindre l'application de la nouvelle directive cadre.
30. La seconde suggestion du secrétariat dans ce document, de procéder à une précision du dernier tiret de la section 1.9.1, pour éliminer une possible contradiction avec la section 1.9.2 b), a par contre été adoptée (voir Annexe 1).

Section 1.9.2 – Lignes de remplacement

Document : OTIF/RID/CE/2007/2 (UIC)

31. En raison de la discussion précédente, le représentant de l'UIC a retiré sa proposition qui avait pour objectif de restreindre des prescriptions complémentaires des États membres dans les cas dans lesquels aucune ligne de remplacement appropriée n'est disponible.

Renonciation à l'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs

Document : OTIF/RID/CE/2007/4 (UIC)

32. La proposition de l'UIC OTIF/RID/CE/2007/4 avait pour but de renoncer aux plaques-étiquettes sur les wagons porteurs en trafic ferroutage également dans les cas où des véhicules routiers, lors du transport de colis, ne doivent pas être munis de plaques-étiquettes.
33. L'on a convenu que la facilitation recherchée ne peut être obtenue que lorsque le renvoi aux paragraphes 5.3.1.5.1 et 5.3.1.5.2 de l'ADR est supprimé. En outre, l'ensemble du paragraphe 5.3.1.5.2 de l'ADR pourrait être simplifié étant donné que l'apposition de plaques-étiquettes serait alors toujours supprimée lorsque les prescriptions de l'ADR relatives à l'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs sont satisfaites. Cependant, dans le cas des véhicules avec des colis des classes 2 à 6.2, 8 et 9, plus aucune information sur les marchandises dangereuses ne serait visible, étant donné que la signalisation orange nue à l'avant et à l'arrière du véhicule ne serait pas reconnaissable depuis le côté.
34. Le représentant de l'UIC soumettra une nouvelle proposition pour la prochaine session, dans laquelle sera également examinée la possibilité d'une solution générale de la problématique des interfaces à la sous-section 1.1.4.4, telle qu'elle avait déjà été annoncée par le représentant du Royaume-Uni lors de la 42^{ème} session de la Commission d'experts du RID (voir rapport A 81-03/501.2006, paragraphe 53) (voir également la discussion sur le document OTIF/RID/CE/2007/8 dans les paragraphes 49 et 50 du présent rapport).

Paragraphe 5.4.1.1.3 : Dispositions spéciales pour les déchets

Document : OTIF/RID/CE/2007/5 (Secrétariat)

35. La proposition du secrétariat dans le document OTIF/RID/CE/2007/5, qui conduit à un éclaircissement sur la chronologie des informations dans le document de transport, dans les cas où le numéro d'identification du danger doit aussi être indiqué, a été adoptée par 15 voix pour (voir Annexe 1), bien que quelques délégations aient formulé des réserves en raison des conséquences sur les transports multimodaux. Il a été

constaté que dans le texte actuel du RID en français il manque l'indication que le terme « Déchet » doit apparaître avant le No ONU.

Section 1.2.1 : Définition du « Document de transport »

Documents : OTIF/RID/CE/2007/6 (Secrétariat)
OTIF/RID/CE/2007/23 (CIT)

36. Dans son document OTIF/RID/CE/2007/6, le secrétariat a proposé l'adaptation d'un renvoi dans la définition du « Document de transport », étant donné que la lettre de wagon citée dans l'Appendice D à la COTIF (Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire – CUV) n'est pas traitée. Cette proposition a été retirée par le secrétariat au profit de la proposition du CIT dans le document OTIF/RID/CE/2007/23, dans lequel il est proposé un renvoi au Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) au lieu d'un renvoi au Guide lettre de wagon CUV du CIT.
37. Le représentant de l'Autriche a attiré l'attention sur le fait que la citation des CUV qui se réfère au contrat d'utilisation et non à la lettre de wagon est ainsi pertinente. En cas de modification il préférerait indiquer la lettre de wagon en tant qu'exemple pour un « autre (...) document de transport », car ce dernier se base simplement sur un accord de droit privé entre l'UIC et l'UIP, tandis que la lettre de voiture est prescrite par les règles uniformes CIM, donc de droit international.
38. Le représentant du CIT a expliqué que les Règles uniformes CUV, qui remplacent le RIP (Annexe à l'Appendice B (CIM) à la COTIF, prévoient expressément la conclusion d'un contrat général d'utilisation. Le CUU de son côté remplace le RIV. Il a fait remarquer que déjà aujourd'hui 600'000 wagons sont soumis au CUU, sans lequel un trafic transfrontière de wagons vides en Europe ne serait pas possible.
39. La proposition du CIT, qui prévoit également la suppression du NOTA sous la section 5.4.1, a été adoptée par 13 voix pour sans opposition (voir Annexe 1).

Éléments d'absorption d'énergie

Clarification de différents détails techniques

Documents : OTIF/RID/CE/2007/12 (Allemagne)
OTIF/RID/CE/2007/18 (UIP)

40. Dans son document OTIF/RID/CE/2007/12, le représentant de l'Allemagne a proposé de procéder à quelques modifications dans la disposition spéciale TE 22 (Éléments d'absorption d'énergie), afin de clarifier des exigences qui nécessitent une interprétation. Il s'agit entre autres, lors de la détermination de l'absorption d'énergie de ne prendre en considération que le comportement sur une voie en alignement et non sur une voie en courbe. En outre, il y a lieu de procéder à d'autres adaptations à la 7^{ème} édition de la Fiche UIC 573, à laquelle il sera à l'avenir renvoyé dans la disposition spéciale TE 22 (voir également le rapport OTIF/RID/CE/2006-A, paragraphes 37 à 42, et Annexe 1).
41. Dans son document OTIF/RID/CE/2007/18, l'UIP a appuyé les modifications techniques dans la disposition spéciale TE 22, mais il a cependant en outre souhaité de clarifier que pour les wagons-citernes à gaz des tampons A avec des éléments d'absorption d'énergie (appelés tampons AX) soient également autorisés au lieu des tampons C.

42. La proposition de l'Allemagne a été adoptée avec les modifications suivantes (voir annexe 1) :
- Pour apporter la clarification souhaitée par le représentant de l'UIP, il sera également renvoyé au point 1.1.6 de la fiche UIC 573 en plus du point 1.4.
 - Étant donné que la norme EN 15551 ne sera finalisée qu'en 2008, le renvoi à cette norme sera provisoirement supprimé. Il ne faudra prévoir une mesure transitoire que lorsqu'il sera possible de se référer à cette norme.
 - Le renvoi à « ERRI B12/Rp17 » sera également supprimé, étant donné que les valeurs citées sont entre autres également contenues dans l'Appendice Z des Spécifications techniques pour l'interopérabilité (STI) « Wagons de fret ».
 - Le renvoi à la Fiche UIC 573 adopté lors de la 43^{ème} session de la Commission d'experts du RID sera actualisé sur la base de la 7^{ème} édition applicable à partir du 1^{er} octobre 2008. Il sera procédé à cette actualisation sur proposition du secrétariat également dans les paragraphes 4.3.3.3.2 et 6.8.2.2.1 ainsi que dans la disposition spéciale TE 25 de la section 6.8.4.

Clarification rédactionnelle

Document : OTIF/RID/CE/2007/11 (Secrétariat)

43. La proposition du secrétariat d'adapter légèrement la teneur de la disposition spéciale TE 22 et de la mesure transitoire de la sous-section 1.6.3.27, afin – comme dans le Tableau A – de reprendre également celles des matières qui sont transportées à l'état liquide, a été adoptée par la Commission d'experts du RID (voir Annexe 1).
44. La modification analogue proposée oralement par la représentante de la Belgique pour la disposition spéciale TE 25 et dans la mesure transitoire y afférente de la sous-section 1.6.3.32 n'a cependant pas été jugée nécessaire, étant donné qu'aucune des matières affectées à la disposition spéciale TE 25 ne peut être transportée tant à l'état liquide qu'à l'état solide.

Prolongation de la mesure transitoire

Documents : OTIF/RID/CE/2007/7 (France)
OTIF/RID/CE/2007/18 (UIP)

45. Dans son document OTIF/RID/CE/2007/7, le représentant de la France a proposé de prolonger la mesure transitoire de la sous-section 1.6.3.27 a) de deux ans, à savoir jusqu'au 1^{er} janvier 2013, afin de compenser le temps perdu en raison des difficultés survenues lors de l'agrément des dispositifs d'absorption d'énergie. Ces difficultés qui ont également été constatées dans la proposition de l'Allemagne OTIF/RID/CE/2007/12 (voir paragraphes 40 à 42), auraient conduit à une nouvelle édition de la Fiche UIC 573. Cette prolongation a été appuyée par le représentant de l'UIP dans son document OTIF/RID/CE/2007/18.
46. Le représentant de l'Allemagne a fait remarquer que l'industrie chimique en Allemagne a commencé le rééquipement en 2005 déjà. Une extension de la mesure transitoire de deux ans conduirait à un préjudice pour les entreprises qui ont commencé assez tôt le rééquipement.

47. Pour d'une part rattraper le temps perdu qui résulte de la fixation tardive des spécifications techniques et d'autre part pour ne pas également désavantager des entreprises qui ont dû supporter une procédure d'agrément laborieuse et qui pourraient autrement être réticents envers des modifications techniques futures, le Président a proposé en tant que compromis de ne prolonger la mesure transitoire que pour les wagons-citernes qui devront être soumis à l'épreuve périodique entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2012. L'on pourrait ainsi assurer un rééquipement continu.
48. La Commission d'experts du RID a approuvé ce compromis. Le secrétariat a été prié de formuler cette mesure transitoire (voir Annexe 1).

Application de l'exemption de la sous-section 1.1.3.6 de l'ADR en trafic combiné rail/route

Documents : OTIF/RID/CE/2007/8 (UIRR)
OTIF/RID/CE/2007/20 (Belgique)

49. Il est proposé, dans le document OTIF/RID/CE/2007/8 de l'UIRR, d'appliquer les facilitations de la sous-section 1.1.3.6 de l'ADR également au trafic combiné rail/route et de renoncer à un marquage ultérieur dans les gares de transbordement du trafic combiné. Le représentant de l'UIC qui a présenté ce document, a expliqué que la problématique exposée est liée étroitement à la discussion qui a eu lieu lors du traitement du document OTIF/RID/CE/2007/4 de l'UIC (voir paragraphes 32 à 34) et que pour cette raison il faudrait trouver une solution dans une règle de principe à la section 1.1.4, telle que l'a proposée la Belgique dans le document OTIF/RID/CE/2007/20.
50. Lors d'un vote de principe 13 délégations se sont prononcées pour régler la problématique des interfaces rail/route de manière nouvelle au 1.1.4. Le représentant de l'UIC, en collaboration avec l'UIRR et des représentants d'États intéressés (le représentant du Royaume-Uni s'est engagé à y participer) soumettra une nouvelle proposition, dans laquelle sera mise en évidence une proposition de solution avec justification de technique de sécurité pour tous les problèmes de marquage en trafic combiné.

Section 7.5.3

Documents : OTIF/RID/CE/2007/10 (Suisse)

51. Dans son document OTIF/RID/CE/2007/10, le représentant de la Suisse a proposé de procéder à une clarification à la section 7.5.3, selon laquelle la distance de protection de 18 mètres entre deux conteneurs ou entre un conteneur et un wagon ne doit pas être réduite en justifiant qu'un wagon à quatre essieux peut présenter une longueur inférieure 18 mètres.
52. La proposition a été adoptée par 14 voix pour et une opposition, avec une modification adoptée en corrélation avec l'examen du document OTIF/RID/CE/2007/27 (« dans le même convoi » au lieu de « dans le sens de la voie », voir paragraphe 12) en corrélation avec l'examen du document OTIF/RID/CE/2007/27.
53. En ce qui concerne cette dernière modification, qui a été provisoirement adoptée lors de la dernière session après une intervention orale du représentant du Royaume-Uni (voir rapport OTIF/RID/CE/2006-A, paragraphe 36), une discussion s'est engagée sur la question de savoir si les prescriptions sur le wagon protecteur ne s'appliquent que pour la circulation des trains ou également pour le service de manœuvre. Tandis que quelques délégations ont expliqué que la règle du wagon protecteur dans leurs pays est également appliquée pour le triage, d'autres délégations ont estimé qu'une applica-

tion également pour les mouvements de manœuvre conduirait à de grandes entraves d'exploitation en particulier dans les petites gares. Il a également été observé qu'une application de la section 7.5.3 au service de manœuvre pourrait également être réglée sur le plan national dans le cadre du chapitre 1.9.

54. Lors d'un vote, 7 délégations se sont prononcées pour une extension au service de manœuvre, 8 délégations se sont par contre opposées. De l'avis du Président, cette discussion controversée devrait conduire à ce que pour la prochaine session de la Commission d'experts du RID, des propositions pour le service de manœuvre devront être soumises par des États intéressés.

Reprise dans le RID de prescriptions techniques de la Fiche UIC 573

Documents : OTIF/RID/CE/2007/13 (Belgique)

OTIF/RID/CE/2007/19 (UIP)

Document informel : INF.7 (Royaume-Uni)

55. Dans le document OTIF/RID/CE/2007/13 la Belgique a proposé de reprendre dans le RID deux points de la Fiche UIC 573 (distance minimale de 300 mm entre le plan de traverse de tête et la citerne ; détermination d'une capacité minimale d'emmagasinage en dynamique pour les tampons de wagons-citernes à gaz), qui jusqu'à maintenant n'apparaissent ni dans les Spécifications techniques pour l'interopérabilité (STI), ni dans le RID. Dans son document OTIF/RID/CE/2007/19 le représentant de l'UIP a appuyé en principe cette proposition, mais il a cependant demandé de reprendre des mesures transitoires.
56. Dans son document INF.7 le représentant du Royaume-Uni a expliqué que la distance exigée de 300 mm entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de la citerne pour les wagons-citernes utilisés au Royaume-Uni est en général inférieure, afin que la capacité plus réduite de la citerne qui résulte du profil d'espace libre plus réduit, puisse être compensée par une longueur plus grande de la citerne. Dans les cas où les 300 mm ne peuvent pas être respectés, des dispositifs anti-chevauchements seraient cependant prescrits. Cette alternative devrait également être prévue dans le RID.
57. La Commission d'experts du RID a décidé de délibérer de la question de la distance de 300 mm d'abord au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », afin d'examiner en particulier si l'alternative proposée par le Royaume-Uni doit au moins être exclue pour les modèles type utilisés en Europe continentale.
58. La seconde proposition de la Belgique de prescrire une capacité minimale d'absorption dynamique pour les wagons-citernes à gaz, a été adoptée avec une mesure transitoire proposée par le représentant de l'UIP pour les wagons qui ont été construits avant la mise en vigueur de la Fiche UIC 573 (voir Annexe 1).

Interprétation du paragraphe 6.8.2.5.2 en corrélation avec le respect du délai pour la prochaine épreuve du wagon-citerne

Document : OTIF/RID/CE/2007/14 (République tchèque)

59. La représentante de la République tchèque a attiré l'attention dans son document OTIF/RID/CE/2007/14 sur des problèmes avec des wagons-citernes qui sont chargés avant l'échéance de l'épreuve périodique, mais dont le délai échoit pendant le transport. Elle a proposé de reproduire dans le rapport la manière de procéder dans de tels

cas ou de reprendre au paragraphe 6.8.2.4.4 pour les wagons-citernes une prescription analogue à celle du paragraphe 6.7.2.19.2 pour les citernes mobiles.

60. La reprise d'une prescription dans le RID est préférable à une citation dans le rapport. L'alinéa a) de la proposition de texte pour le paragraphe 6.8.2.4.4 peut être supprimé, étant donné que le cas des citernes vides non nettoyées est déjà réglé au paragraphe 4.3.2.4.4. Il semble discutable si la problématique exposée dans l'alinéa b) de la proposition de texte pour les wagons-citernes a une importance en Europe. Quelques États ont exprimé des doutes que l'on puisse somme toute justifier un délai supplémentaire de plus de six mois. La partie restante n'est pertinente que pour les épreuves périodiques, car le nouveau paragraphe 6.8.2.4.3 pour l'épreuve intermédiaire autorise déjà un dépassement du délai de trois mois. Cette proposition restante qui devrait se refléter également dans le chapitre 4.3, devrait être soumise au groupe de travail « citernes » de la Réunion commune, étant donné qu'elle peut être d'importance pour les véhicules citernes et particulièrement pour les conteneurs-citernes.
61. 14 États se sont déclarés d'accord avec cette manière de procéder. La représentante de la République tchèque a été priée, sur la base de ces considérations de la Commission d'experts du RID, d'élaborer un document à l'intention de la Réunion commune. Le représentant de l'Autriche aurait préféré une solution immédiate dans le RID, car elle est urgente et que cette problématique n'a jusqu'à maintenant concerné que les wagons-citernes.

Adaptation rédactionnelle à la sous-section 1.6.3.32

Document : OTIF/RID/CE/2007/15 (Belgique)

62. Dans son document OTIF/RID/CE/2007/15 la représentante de la Belgique a proposé dans la mesure transitoire 1.6.3.32 de remplacer les termes « jusqu'au 1^{er} janvier 2015 au plus tard », afin de fixer une expiration du délai sans ambiguïté.
63. Sur proposition du secrétariat la Commission d'experts du RID s'est décidé pour la formulation habituelle pour le RID « pour le 31 décembre 2014 au plus tard ». Cette adaptation doit également être apportée à la mesure transitoire de la sous-section 1.6.3.27 (voir Annexe 1).

Disposition spéciale CW 30

Document : OTIF/RID/CE/2007/16 (Secrétariat)

64. La proposition du secrétariat qui avait pour objectif une adaptation rédactionnelle de la disposition spéciale CW 30 à l'extension de la prescription du paragraphe 5.4.1.2.2 d) aux citernes mobiles, déjà décidée lors de la 41^{ème} session de la Commission d'experts du RID, a été adoptée par 14 voix pour sans opposition (voir Annexe 1).
65. Le caractère sensé d'une telle prescription a à nouveau été discuté (voir également rapport A 81-03/511.2003, paragraphes 82 à 84 et rapport A 81-03/511.2004, paragraphe 93). Le représentant du Royaume-Uni a estimé que les prescriptions du paragraphe 5.4.1.2.2 d) et de la disposition spéciale CW 30 n'offrent pas la garantie que les soupapes ne s'ouvrent pas avant le moment indiqué. En outre, les citernes mobiles ne sont pas à comparer avec les wagons-citernes et les conteneurs-citernes, car les prescriptions de marquage dans les paragraphes 6.7.4.15.1 et 6.7.4.15.2 pour les citernes mobiles prévoient l'indication d'un temps d'arrêt de référence et d'un temps d'arrêt réel. Il n'est de même pas possible, pour les citernes mobiles qui circulent sur de longues

distances, par exemple d'Extrême-Orient vers l'Europe, de convenir des accords contraignants sur une durée de transport exacte.

66. Le représentant du Royaume-Uni a été prié de revenir sur cette question ultérieurement, le cas échéant avec une proposition.

Questions d'interprétation

Document informel : INF.8 (Suède)

Transport en citernes de matières en vrac

67. Sous point 1 de son document informel INF.8, le représentant de la Suède voulait savoir si le chlorate de sodium du No ONU 1495, qui est autorisé tant au transport en citernes qu'également en vrac, conformément à la disposition spéciale VW 8, peut être transporté en vrac et également en citernes qui ne satisfont plus aux prescriptions du chapitre 6.8.
68. Le Président a été d'avis que lors de l'utilisation d'une citerne avec agrément RID, les prescriptions pour le transport en citernes sont à observer, tandis que lors de l'utilisation d'une citerne sans agrément RID ce sont les prescriptions pour le transport en vrac qui sont à appliquer, car dans ce cas, la citerne est considérée comme contenant quelconque. Le représentant de la Suède a estimé que dans ces circonstances il faudrait indiquer clairement dans le document de transport ou sur le wagon que le transport a lieu conformément aux prescriptions pour le transport en vrac. Le Président a suggéré que le représentant de la Suède élabore une proposition pertinente.
69. Un illogisme dans la disposition spéciale VW 8 a cependant été constaté dans le cadre de la discussion, car certes des conteneurs fermés sont admis, mais cependant pas des wagons couverts. Il s'est avéré approprié d'examiner à la Réunion commune les prescriptions VW/VV dans l'optique des nouvelles prescriptions BK.
- 69a. La représentante de la Belgique a souligné que ce problème ne lui paraissait pas si simple car, un cas similaire s'est présenté en Belgique - à savoir un wagon pour vrac ressemblant très fort à un wagon-citerne et ayant semé la confusion pour les contrôleurs des chemins de fer - mais après analyse, il s'est avéré que le code-lettre de ce wagon comportait une lettre u et pas z, z étant la lettre correspondant à un wagon-citerne, il s'agissait donc bien d'un wagon immatriculé pour le transport en vrac et pas d'un wagon immatriculé comme wagon-citerne.
- 69b. En outre la représentante de la France a signalé que pour changer de code-lettre, une réimmatriculation est nécessaire.

Traitement de grands récipient pour vrac (GRV) en tant que conteneurs

70. Sous point 2 le représentant de la Suède voulait savoir si le carbure de calcium du No ONU 1402, du groupe d'emballage II, transporté en grands récipients pour vrac (GRV) qui sont considérés comme conteneurs, peut être transporté sur des wagons ouverts conformément à la disposition spéciale VW 5. Si les grands récipients pour vrac (GRV) sont considérés comme des colis, ils doivent par contre être transportés dans des wagons couverts ou dans des wagons bâchés conformément à la disposition spéciale W 1.

71. La Commission d'experts du RID a estimé que la disposition spéciale VW 5 ne peut ainsi pas être interprétée que des wagons avec des grands récipients pour vrac (GRV) sont des wagons spécialement aménagés.
72. Le secrétariat a observé qu'en ce qui concerne le transport du carbure de calcium une discussion a déjà eu lieu lors de la 38^{ème} session de la Commission d'experts du RID (voir A 81-03/502.2002, paragraphes 28 à 30).

Accès non restrictif du gestionnaire de l'infrastructure à certaines informations

73. Sous point 3 le représentant de la Suède a voulu savoir si un transporteur peut remplir son obligation de transmettre la masse du chargement résultant du paragraphe 1.4.2.2.5 en relation avec la sous-section 1.4.3.6, lorsque l'expéditeur lui remet un document de transport, dans lequel conformément au paragraphe 5.4.1.1.1 f) le volume des marchandises dangereuses est inscrit (selon le Manuel lettre de voiture CIM (GLV-CIM) il faut indiquer dans la lettre de voiture la masse brute de la marchandise ou la quantité indiquée d'une autre manière).
74. Au cours de la discussion il a été constaté que la sous-section 1.4.3.6 ne peut pas être modifiée, étant donné que les gestionnaires de l'infrastructure ont besoin de l'indication de la masse et que les Spécifications techniques pour l'interopérabilité pour le système partiel des applications télématiques en trafic ferroviaire (TAF STI) prescrivent l'indication de la masse.

Contrôle de l'équipement de technique de véhicule

75. Sous point 4 le représentant de la Suède a fait remarquer que différentes exigences de technique de véhicules sont certes contenues dans le chapitre 6.8 (par ex. les éléments d'absorption d'énergie), mais que ce chapitre ne règle cependant que les contrôles sur les citernes.
76. Il a été confirmé, lors de discussion, que l'expert en citernes n'est responsable que pour le contrôle du réservoir et de ses équipements selon la sous-section 6.8.2.4. Mais le RID contient dans les dispositions spéciales TE 22 et TE 25 des exigences pour l'équipement de technique de véhicules qui, selon la définition dans la section 1.2.1, ne fait pas partie intégrante de l'équipement de structure et de l'équipement de service d'une citerne. L'expert en citernes n'est en règle générale pas en mesure de contrôler si les équipements exigés par les dispositions spéciales existent. Un contrôle de fonctionnement de ses équipements ne peut cependant être effectué que par un expert en véhicules.
77. La Commission d'experts a estimé qu'une clarification relative à l'équipement de technique de véhicules est nécessaire dans le RID. Les délégations ont été priées de réfléchir sur cette problématique. Une solution pourrait consister à transférer dans une nouvelle Partie 9, à l'instar de l'ADR, les prescriptions de technique de véhicules. Alternativement de nouvelles Fiches UIC ou normes pourraient être développées.

POINT 6 : GROUPE DE TRAVAIL « TECHNIQUE DES CITERNES ET DES VÉHICULES »

Document : OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Secrétariat)

78. Le Président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », Monsieur H.J. Kellerhaus (Allemagne), a fait part des travaux et reproduits dans le rapport

OTIF/RID/CE/GT/2007-A qui ont été réalisés lors de la 8^{ème} réunion du groupe de travail (Munich, 14 et 15 juin 2007).

Télématique pour les marchandises dangereuses

Document : OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Secrétariat), paragraphe 19

79. La Commission d'experts du RID a approuvé la manière de procéder choisie par le groupe de travail, à savoir de revenir à nouveau sur ce thème que lorsque la discussion dans le cadre de la Réunion commune pour tous les modes de transport terrestre européen sera à ce point avancée que les exigences ferroviaires spécifiques auront été fixées pour un cahier des charges et des obligations.

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

Documents : OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Secrétariat), paragraphes 20 à 27
OTIF/RID/CE/2007/9 (UIC)

80. Le représentant de l'UIC a présenté son étude reproduite dans le document OTIF/RID/CE/2007/9 qui parvient à la conclusion que sur la base de l'accidentologie la mise en place d'un wagon protecteur ne peut pas être considérée comme une mesure efficace pour limiter les conséquences d'accidents majeurs. C'est la raison pour laquelle l'UIC a proposé de ne pas poursuivre l'extension de la mesure de la distance de protection de la section 7.5.3 à d'autres classes de danger, proposée par la Finlande lors de la dernière session de la Commission d'experts du RID (voir document OTIF/RID/CE/2006/5 et rapport OTIF/RID/CE/2006-A, paragraphes 24 à 36).
81. Il a été mentionné, lors de la discussion, qu'en raison de la discussion sur la sécurité dans les gares de triage dans le cadre de l'OCDE, il serait judicieux de poursuivre la délibération de la problématique dans le groupe de travail « Analyses de risques standardisées ». Dans le groupe de travail informel de la Réunion commune « BLEVE » des wagons protecteurs sont également considérés comme une parmi plusieurs mesures.
82. D'un autre côté il a été fait remarquer que des mouvements de manœuvre nécessaires pour la mise en place de wagons protecteurs contribuent à une augmentation des risques, qu'en trafic routier aucune prescription pour le rangement de véhicules avec des marchandises dangereuses n'existe et qu'il faudrait d'abord attendre les conséquences des mesures techniques des dispositions spéciales TE 22 et TE 25 qui s'appliquent pour des wagons avec des marchandises très dangereuses, avant que soient discutées d'autres mesures restrictives pour l'exploitation.
83. Étant donné qu'aucune délégation ne s'est prononcée en faveur de la proposition de la Finlande dans le document OTIF/RID/CE/2006/5 au cours de la discussion, il ne sera pas donné suite à cette proposition. Il faudrait attendre les rapports sur l'atelier de l'OCDE pour les gares de triage et du groupe de travail « BLEVE » pour décider alors quelles questions éventuelles de ces rapports devront être traitées.

Fuites de gouttes

Document : OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Secrétariat), paragraphe 28

84. La Commission d'experts du RID a été d'accord que les discussions sur ce point seront poursuivies lorsque d'autres informations des États membres seront disponibles.

Wagons à quatre essieux

Document : OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Secrétariat), paragraphes 29 et 30

85. La Commission d'experts du RID a confirmé la décision du groupe de travail de ne pas poursuivre provisoirement ce thème.

Surveillance de la conduite principale d'air / Contrôle de l'air de freinage

Document : OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Secrétariat), paragraphe 32

86. Le Président a constaté que ce thème est d'une grande importance pour l'ensemble du transport ferroviaire en Europe. Le représentant de l'ERA a ainsi été prié d'examiner si son agence poursuit ce thème pour l'ensemble du trafic ferroviaire. Si tel est le cas, un traitement ultérieur dans le cadre de la Commission d'experts du RID ne sera pas nécessaire.
87. Le représentant de l'ERA a assuré qu'il informera le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » aussi rapidement que possible.

Détection de déraillement

Documents : OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Secrétariat), paragraphes 5 à 16
OTIF/RID/CE/GT/2007-B (Secrétariat)

88. Le Vice-président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », Monsieur A. Bale (Royaume-Uni), a fait rapport sur la réunion spéciale du groupe de travail (Berlin, 12 octobre 2007) qui a été convoquée pour participer à un essai de déraillement effectué par l'Université technique de Berlin et par la firme Knorr-Bremse et pour délibérer sur un projet de proposition de l'Allemagne (voir rapport OTIF/RID/CE/GT/2007-B).

Document informel : INF.2 (Université technique de Berlin)

89. La représentante de l'Université technique de Berlin a expliqué les résultats des essais présentés dans son document informel INF.2, des essais de déraillement effectués les 11 et 12 octobre 2007 à Berlin. Lors de l'essai à l'état vide, une vitesse de 50 km/h a été atteinte, le temps de déclenchement du détecteur de déraillement s'est élevé à 0,2 s et le wagon déraillé a endommagé 122 m de voie. Lors de l'essai à l'état chargé du wagon-citerne à faire dérailler, une vitesse de 46 km/h a été atteinte, le temps de déclenchement du détecteur de déraillement s'est élevé à 0,04 s et 71 m de voie ont été fortement endommagés.
90. Les amplitudes d'accélération auraient plusieurs fois été nettement supérieures à la valeur de déclenchement nécessaire. Des calculs de simulation avec des paramètres d'autres véhicules il peut en être déduit que ceux-ci réagissent de manière similaire. Comme conclusion de l'essai de déraillement il peut être constaté que le détecteur de déraillement EDT 101 détecte de manière sûre un déraillement augmente nettement la sécurité en trafic ferroviaire.
91. Le représentant de la firme Knorr-Bremse a répondu à diverses questions techniques qui ont été posées par quelques délégués :
- a) Des véhicules vides ont été choisis comme wagons protecteurs avant et après le wagon déraillant, afin d'obtenir une vitesse aussi haute que possible.

- b) A la voie supplémentaire sur laquelle le bogie déraillant roulait, une rampe a été soudée, afin de contrôler le déclenchement sûr du détecteur de déraillement dans les conditions aggravantes d'un déraillement « doux ».
- c) Conditionné par la grande dimension du dommage lors de l'essai de déraillement avec véhicule chargé (enchevêtrement des tampons et déraillement du véhicule vide qui suivait), une seconde après le déraillement, ainsi qu'après le déclenchement du détecteur de déraillement, la conduite d'air principale a été arrachée. Il est cependant présumé que si un wagon chargé avait suivi, il n'aurait pas déraillé et la conduite d'air principale serait demeurée non endommagée.
- d) Le détecteur de déraillement se déclenche lors du passage sur les traverses. Le déclenchement a eu lieu à l'état chargé du wagon, plus rapidement qu'à l'état vide, parce que le véhicule chargé a dévalé la rampe, tandis que le véhicule non chargé a sauté par-dessus les traverses en quittant la voie parallèle. Lors d'un déraillement sur une voie fixe il est possible qu'aucune détection n'ait lieu.
- e) Tandis que le détecteur de déraillement avec les valeurs de déclenchements originales (7,5 +/- 2,5 g) a causé 30 déclenchements intempestifs, plus aucun déclenchement intempestif n'a été constaté pour le détecteur de déraillement avec les valeurs de déclenchements adaptées (9,0 +/- 2,5 g).
- f) Les wagons équipés de détecteurs de déraillement circulent également en dehors de la Suisse, de préférence en direction de la Belgique et des Pays-Bas. Les conducteurs de locomotive ne sont pas particulièrement avisés que des wagons avec détecteurs de déraillement se trouvent dans le convoi.
- g) Il a été prouvé dans un projet de recherche, que la traverse porte-tampons est l'emplacement approprié pour le montage du détecteur de déraillement. Le montage sur le bogie pourrait conduire à des déclenchements intempestifs par des jets de pierres et rendrait nécessaire des conduites d'air supplémentaires.
- h) Pour apporter la preuve que le détecteur de déraillement se déclenche de manière sûre également à des températures très basses et que des déclenchements intempestifs sont exclus (voir observations du représentant de la Suède dans le rapport OTIF/RID/CE/2007-A, paragraphe 15 et dans le rapport OTIF/RID/CE/2007-B, paragraphe 5), il est prévu d'effectuer en Finlande et en Suède un essai en campagne, au cours duquel, au lieu de détecteurs de déraillement, des capteurs seront montés, dont les valeurs mesurées seront transmises par des systèmes télématiques.
- i) Aucun cas n'est connu dans lequel un détecteur de déraillement a dû être échangé, parce qu'il se déclenchait continuellement. Un examen effectué dans le cadre des délais de révision normaux pour les freins semble suffisant.
- j) Lors d'un déclenchement du détecteur de déraillement la conduite d'air principale se vide complètement. La soupape du détecteur de déraillement, qui ouvre la conduite d'air principale, se referme d'elle-même, si bien que la conduite d'air principale se remplit à nouveau. La durée de cette procédure de remplissage dépend de la puissance du compresseur de la locomotive et de la longueur du train, mais peut aussi être estimée en général à 20 minutes. A l'exception d'un freinage automatique sur des ponts ou dans des tunnels le conducteur de locomotive devrait constater, avant le redémarrage du train, quel détecteur s'est déclenché, afin de se convaincre qu'aucun déraillement n'a eu lieu.

92. Dans son résumé le Président a constaté que les détecteurs de déraillement, sur la base des essais en campagne effectués jusqu'à maintenant en Suisse, présentent une sécurité d'exploitation qui est suffisante pour l'exploitation ferroviaire normale en Europe centrale. Une sécurité d'exploitation est théoriquement établie lors de températures très basses, mais elle doit encore être prouvée en exploitation (essais de la firme Knorr-Bremse en Finlande et en Suède). Les détecteurs sont calibrés jusqu'à -40 °C et sont moins sensibles à des températures plus basses, ce qui est compensé par les chocs plus élevés sur un lit de ballast sur sol permafrost. Les doutes du groupe de travail sur la capacité de fonctionnement de détecteur de déraillement ont été dissipés par les essais à Berlin. Ces essais auraient démontré que le déclenchement a lieu dans un délai très court, tant dans le cas de véhicules vides que dans le cas de véhicules chargés, et conduisent à une diminution d'énergie, avant que des dommages majeurs surgissent. Pour certaines superstructures (par ex. chaussée fixe) il n'est pas assuré que le détecteur de déraillement se déclenche.

Document : OTIF/RID/CE/2007/17 (Allemagne)

93. Le représentant de l'Allemagne a présenté son document OTIF/RID/CE/2007/17 dans lequel il est proposé de reprendre dans le RID 2009 une prescription pour l'équipement avec des détecteurs de déraillement des nouvelles constructions de wagons-citernes et de wagons-batteries pour le transport de certaines marchandises dangereuses, cependant avec une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2011. Il a rappelé que lors de la réunion du groupe de travail à Munich les 14 et 15 juin 2007, le représentant de l'ERA avait déclaré qu'un équipement général pour les wagons de fret n'est pas considéré comme nécessaire par les experts de l'ERA. Des prescriptions techniques qui ne s'appliquent qu'aux wagons de fret pour le transport de marchandises dangereuses, de même que le détecteur de déraillement, doivent continuer d'être fixées dans le RID. Le représentant de l'Allemagne a expliqué que la présente proposition correspond à la décision de principe de la Commission d'experts du RID et est le résultat de travaux de longue durée dans le cadre du groupe de travail.
94. Dans une présentation le représentant de l'ERA a expliqué sa vision de la combinaison de prescriptions du RID et de directives pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire. En l'occurrence il a particulièrement fait remarquer qu'en cas de chevauchements réels entre deux directives de l'UE, une procédure de consultation interne devrait avoir lieu. Lors de chevauchements réels avec les prescriptions du RID cela signifie que la consultation interne de l'UE, sur proposition de la Commission européenne ou des États membres de l'UE, doit avoir lieu avant la décision de la Commission d'experts du RID. Dans le cadre de cette procédure de consultation, l'ERA examinera si la proposition de prescrire des détecteurs de déraillement pour les wagons-citernes et les wagons-batteries pour le transport de certaines marchandises dangereuses est cohérente avec la législation de la Communauté européenne pour l'interopérabilité. Dans la prise de position et la recommandation de l'ERA à la Commission européenne il va de soi que tous les résultats actuels obtenus de la Commission d'experts du RID et du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » seraient pris en compte. Cela simplifierait également la procédure de décision de la Commission européenne, d'une durée d'environ six mois, dans le cadre du Comité pour l'interopérabilité et du Comité de réglementation pour les marchandises dangereuses.
95. Le Président a rappelé les décisions de principe prises en ce qui concerne le développement du droit des marchandises dangereuses en Europe. En 1992, dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR, une décision directive a été prise en commun avec la Commission européenne stipulant que pour le domaine de la Communauté

européenne aucun droit matériel autonome des marchandises dangereuses ne sera prescrit, mais que le RID et l'ADR doivent être d'application pour le trafic intérieur communautaire et interétatique. La procédure d'application de prescriptions internationales adoptées pour le trafic intercommunautaire, fonctionne depuis 1997 et a été confirmée cette année par l'adoption de la nouvelle directive cadre pour le transport de marchandises dangereuses en trafic intérieur. Le mandat de légiférer du WP.15 et de la Commission d'experts du RID se réfère en principe à toutes les questions, afin de garantir le transport sûr avec le mode de transport pertinent. Cela contient le cas échéant également des exigences pour le véhicule (par exemple différentes exigences relatives aux freins de véhicules routiers). Il existe cependant des interfaces à prendre en considération qui, par exemple en trafic routier, ressortent des Règlements de la CEE et du droit de la CE pour les véhicules de base. La procédure consistant à ne fixer dans l'ADR des prescriptions spéciales pour véhicules que pour les véhicules pour marchandises dangereuses, et en ce qui concerne les prescriptions générales de renvoyer aux Règlements de la CEE, fonctionne déjà depuis longtemps et a plus d'une fois eut pour conséquence que les exigences existantes d'abord pour le domaine des marchandises dangereuses sont devenues des exigences générales. En trafic ferroviaire ces interfaces existent avec les Fiches UIC, ou à l'avenir ce sera avec les Spécifications techniques pour l'interopérabilité (TSI). Pour la collaboration avec l'ERA et le Comité pour l'interopérabilité de la Commission européenne, cela signifie que la Commission d'experts du RID travaille toujours de manière indépendante et détermine le droit européen, dans la mesure où cela est nécessaire pour un transport plus sûr en trafic ferroviaire. En sont exclues les exigences qui sont déjà techniquement décidées et fixées ou d'une importance générale et celles qui devraient être élaborés par l'ERA uniquement ou en collaboration avec la Commission d'experts du RID. En particulier les exigences pour les wagons avec lesquels aucune marchandise dangereuse n'est transportée, ou pour l'ensemble du convoi, devraient être traitées dans la procédure de consultation décrite par le représentant de l'ERA. Le fait cependant qu'une exigence du droit des marchandises dangereuses concerne l'organisation ou l'exploitation ferroviaire, n'est pas encore une circonstance suffisante pour une consultation.

96. Le représentant de la Commission européenne a confirmé les déclarations du Président. Il a souligné qu'il n'est pas envisagé de déplacer les compétences, mais plutôt d'éviter, par une coopération, des conflits entre les STI et le RID. Il a admis que les consultations auraient dû commencer plus tôt et pas seulement à la fin d'un long processus de travail dans la Commission d'experts du RID, mais il a demandé également de la compréhension pour le fait que l'ERA n'a pu entreprendre son travail que récemment. En cas de recouvrements il faudrait à l'avenir tenir compte à temps, dans la Commission d'experts du RID, de l'avis du Comité pour l'interopérabilité.
97. Le représentant du CIT a attiré l'attention sur le fait que sur mandat de son organisation une étude juridique a été élaborée, et avec laquelle l'on est parvenu à la conclusion, que le droit de la COTIF a la priorité sur celui du droit de la Communauté, car il s'applique sur un domaine d'application géographiquement plus grand (voir http://www.cit-rail.org/PDF/doc/d/Rechtsstudie_060406202.pdf).
98. Le Président a regretté que la Commission européenne, avec la lettre qu'elle lui a adressée le 16 novembre 2007 ainsi qu'aux États membres, la Norvège et la Suisse, dans laquelle elle exigeait une suspension de la décision de la Commission d'experts du RID pour l'introduction de détecteurs de déraillement et menaçait d'appliquer l'article 3 § 3 du Règlement intérieur, une dureté inappropriée ait été apportée dans la discussion, au lieu de rechercher la collaboration. La Commission d'experts du RID a par contre aspiré activement à la collaboration depuis l'existence de l'ERA. Elle ne désire aujourd'hui encore pas modifier la voie qu'elle s'était tracée.

99. Il a proposé la manière de procéder suivante pour l'avenir : Ce qui est applicable c'est que la Commission d'experts du RID est l'organe compétent qui traite finalement des prescriptions pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses. Mais la Commission d'experts du RID transmet à l'ERA toutes les initiatives qui peuvent être d'une pertinence générale pour le trafic ferroviaire, ou les reprend pour traitement propre qu'après consultations de l'ERA (voir également la décision de la Commission d'experts du RID sur la disposition de queue de train au paragraphe ...). Pour les affaires de technique de véhicule qui ne sont pertinentes que pour le transport de marchandises dangereuses, l'ERA devrait à temps attirer l'attention sur d'éventuels problèmes d'interopérabilité, mettre sur pied la procédure de consultation nécessaire au sein de la Commission européenne et soumettre à la Commission d'experts du RID les réponses aux travaux de l'ERA et du Comité pour l'interopérabilité. Cette procédure servirait également au démantèlement de la bureaucratie mise en marche avec la nouvelle directive cadre pour le transport de marchandises dangereuses en trafic intérieur. Pour s'assurer une bonne collaboration il a considéré comme souhaitable la collaboration permanente d'un représentant de l'ERA au sein de la Commission d'experts du RID.
100. Le représentant de la Commission européenne a salué cette proposition et assuré que ce thème, qui pourrait être également d'importance pour les autres modes de transport, figurera à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Comité de réglementation des marchandises dangereuses (Bruxelles, 30 novembre 2007). A cette fin, le secrétariat mettra à sa disposition un extrait du projet de rapport.
101. Pour la poursuite de la procédure relative au détecteur de déraillement, le Président a proposé, comme annoncé lors de cette session de la Commission d'experts du RID (voir paragraphe 15 du rapport de la 41^{ème} session de la Commission d'experts du RID (document A 81-03/511.2004), de rédiger une décision provisoire sur l'utilisation de détecteurs de déraillement, mais de ne procéder cependant à la transposition de cette décision que dans l'édition 2011 du RID. Cela permettrait à l'ERA de procéder entretemps aux consultations nécessaires afin, le cas échéant, de revenir sur la décision lors de la prochaine session de la Commission d'experts du RID. Il pourrait être encore tenu compte en même temps des essais en campagne prévus par le fabricant en Suède et en Finlande sur la manière de fonctionner à des températures ambiantes très basses.
102. Le représentant de la Commission européenne a remercié le Président de ce compromis et s'est réjoui de ne pas devoir appliquer l'article 3 § 3 du Règlement intérieur. Il a déclaré que pour le vote auquel il y aura lieu de procéder maintenant, la lettre de la Commission européenne n'avait plus de validité.
103. Le document de l'Allemagne, modifié par le secrétariat sur la base du compromis, a été soumis au vote et adopté par 9 voix pour et 9 abstentions (voir Annexe 1).
104. Le Président s'est déclaré disposé à participer à la prochaine réunion du Comité pour l'interopérabilité, afin de faire rapport sur les travaux effectués, sur les recherches entreprises et sur les résultats obtenus jusqu'à maintenant.
- Document informel : INF.6 (Suisse)
105. En raison du compromis obtenu le document informel INF.6 de la Suisse, qui contient une prise de position de la Suisse sur l'e-mail de la Commission européenne du 7 novembre 2007 aux États membres de l'UE, n'a pas été traité.

Succession à la présidence du groupe de travail traité.

106. Monsieur Kellerhaus a déclaré qu'il avait repris de nouvelles tâches dans son entreprise et qu'en conséquence il ne pouvait plus assurer la présidence du groupe de travail. Il a remercié pour le travail critique et constructif dans cadre du groupe du travail.
107. Le Président a remercié Monsieur Kellerhaus au nom de la Commission d'experts du RID pour le travail accompli. Dans ce contexte il a rappelé que le travail du groupe de travail dans le passé et à l'avenir ne doit pas être sous-estimé. Il a contribué à une augmentation de la sécurité du transport ferroviaire de marchandises dangereuses, afin que le chemin de fer puisse se recommander également à l'avenir comme le mode de transport le plus sûr.
108. La proposition de l'Allemagne d'élire Monsieur R. Kogelheide (UIP) à la présidence et de réélire Monsieur A Bale (Royaume-Uni) à la vice-présidence a été saluée par la Commission d'experts du RID. En l'occurrence l'Allemagne appuiera encore le secrétariat lors de l'établissement de l'ordre du jour et pour fixer le lieu de la réunion.
109. Sur proposition du représentant du CIT, le groupe de travail devra examiner son nom lors de la prochaine réunion, car tous les thèmes de travail du groupe de travail ne se situent pas dans le domaine de la technique des citernes et des véhicules.

POINT 7 : ÉCHANGE D'EXPÉRIENCES POUR LES EXPERTS

110. Le Président de l'Échange d'expériences pour les experts, Monsieur Dernbach (Allemagne), a rappelé qu'après l'appel du secrétariat du 25 juillet 2007, très peu de propositions de thèmes pour l'ordre du jour ont été reçues et que pour cette raison l'échange d'expériences pour les experts prévu pour les 24 et 25 octobre 2007 a dû être annulé pour des considérations économiques. Compte tenu du fait que les experts se sont prononcés très positivement après la dernière réunion, il en a à nouveau appelé à soumettre des propositions de thèmes, afin de parvenir à une harmonisation de la pratique des épreuves.
111. Sous condition que suffisamment de propositions de thèmes soient soumises au secrétariat pour un ordre du jour, il a été convenu qu'un échange d'expériences d'une journée se tiendra en mai/juin 2008 conformément au paragraphe 6.8.2.4.6, avant la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

POINT 8 : APPROBATION DES TEXTES ADOPTÉS ET DES MESURES TRANSITOIRES AINSI QUE MISE EN VIGUEUR

Document informel : INF.4 (Secrétariat)

112. Dans son document informel INF.4 le secrétariat a fait remarquer que conformément à l'art. 35 § 2, 2^{ème} phrase, de la COTIF entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006, la communication du Secrétaire général sur les modifications adoptées par la Commission d'experts du RID pour une mise en vigueur au 1^{er} janvier 2009, devrait avoir lieu le 31 juillet 2008. Étant également donné que les deux États représentés à la Commission d'experts du RID qui n'ont pas encore ratifié la COTIF 1999 n'ont pas formulé d'opposition au secrétariat contre l'application de cette disposition de la COTIF, le secrétariat a proposé de communiquer ces modifications non pas comme d'habitude au plus tard le 31 janvier 2008, mais au plus tard le 31 juillet 2008. Cela éviterait également la publication d'un Erratum aux textes de notification, par lequel il fut jusqu'à maintenant procédé encore à des corrections rédactionnelles en raison de la commu-

nication ultérieure des modifications de l'ADR. En outre, un report des sessions de la Commission d'experts du RID de novembre à mai devrait être envisagé, afin de s'assurer que les dernières décisions du WP15 puissent être prises en compte particulièrement lors de la dernière session d'une période biennale.

113. L'on a exprimé la crainte qu'un report de la dernière session de la Commission d'experts du RID puisse avoir pour conséquence qu'au mois de mai de l'année précédant l'entrée en vigueur, encore d'autres plus grandes modifications seront décidées et qui ne pourront plus être transposées à temps dans le droit national en raison des travaux de traduction nécessaires.
114. C'est pourquoi il a été convenu, à la fin d'une période biennale, d'approuver en novembre la majeure partie des modifications lors d'une session raccourcie à 4 jours de la Commission d'experts du RID et de reprendre un nombre prévisible de modifications du WP.15 en mai ou en juin lors d'une session éventuelle d'une journée.
115. Pour les modifications 2009 il a été convenu que le secrétariat, avec la version définitive du rapport, publiera une version consolidée des textes de modifications, sur la base de laquelle le travail de traduction dans les différents États pourra avoir lieu. La communication aux États, telle qu'elle est prévue dans la COTIF 1999, se fera au plus tard le 31 juillet 2008. À la suite de la Réunion commune de mars 2008, le secrétariat décidera si une session d'un jour de la Commission d'expert du RID en mai ou juin 2008 sera encore nécessaire. Celle-ci aurait alors lieu à la suite de l'échange d'expériences éventuel pour les experts et du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (voir paragraphe 111).
116. Lors d'un vote final, 18 États ont approuvé les modifications adoptées sous les points de l'ordre du jour 4 et 5 pour une mise en vigueur au 1^{er} janvier 2009, avec une mesure transitoire jusqu'au 30 juin 2009.

POINT 9 : GROUPE DE TRAVAIL « ANALYSES DE RISQUES STANDARDISÉES »

Document : OTIF/RID/CE/2007/3 (Suisse)

117. Le représentant de la Suisse a présenté son rapport document OTIF/RID/CE/2007/3 sur la 4^{ème} réunion du groupe de travail « Analyses de risques standardisées » qui a eu lieu à Ittigen les 23 et 24 avril 2007 à l'invitation de la Suisse. L'objectif de cette réunion était de présenter la méthodique de l'analyse de risques appliquée en Suisse. Sur l'exemple de la gare de Zürich-Oerlikon il a été prouvé que le montage de détecteurs de déraillement en Suisse a conduit à une diminution du risque.
118. Le Président a remercié la Suisse de sa franchise en ce qui concerne les limites des analyses de risques et le rapport avec ces limites.
119. Le représentant des Pays-Bas a déclaré qu'il invitera le groupe de travail aux Pays-Bas à un échange d'informations similaire de deux jours dans la semaine du 16 au 20 juin 2008.
120. Le Président l'a remercié de cette invitation et a proposé, après cet échange d'informations aux Pays-Bas, de réfléchir si et comment concrétiser davantage le fil conducteur pour le calcul des risques pour le transport ferroviaire.

CLÔTURE DE LA SESSION

Prochaine session

121. La 45^{ème} session de la Commission d'expert du RID aura lieu ou soit en mai/juin 2008 (voir à ce sujet paragraphe 114) soit en octobre/novembre 2008.

Remerciements

122. le Président a remercié le Ministère croate des transports de ce très bel accueil à Zagreb et cette organisation parfaite de la session. Il a remercié les interprètes de leur excellent travail.
123. La représentante de la Belgique a remercié le Président pour sa manière souveraine, particulièrement mise en évidence lors de cette session, de conduire les débats.

Textes adoptés**Document OTIF/RID/CE/2007/27 adopté avec les modifications suivantes :**

Note du secrétariat : La CEE-ONU vient de publier un rectificatif à la 15^{ème} révision des Recommandations de l'ONU. Ce rectificatif à des incidences sur le texte français du RID/ADR. Nous en tiendront compte dans le texte consolidé que nous vous transmettrons en janvier 2008. Nous joignons ce rectificatif à cette Annexe 1 à toutes fins utiles. Attention, la numérotation des paragraphes n'est pas toujours la même que celle du RID.

- 1.2.1** Dans l'amendement "Supprimer le NOTA figurant après la définition de "Colis", "Emballage", "Grand conteneur" et "Petit conteneur".", supprimer "Colis".

[INF.5]

Chapitre 3.2

Tableau A Page 55 et 56: Les modifications proposées sous le petit tableau A pour les 5 premiers sous-alinéas relatifs aux dispositions spéciales S.. de l'ADR, colonne (19), sont sans objet pour le RID

3.4.10 a) Remplacer « 3.4.1.12 » par « 3.4.12 ».

3.4.12 Remplacer par :

"3.4.12 Le marquage se compose des lettres "LTD QTY" *) en lettres noires d'au moins 65 mm de hauteur sur fond blanc.

3.4.13 Un marquage conforme au chapitre 3.4 du code IMDG est aussi acceptable pour les transports dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime."

5.3.6 Reçoit la teneur suivante :

"5.3.6 Marque "matière dangereuse pour l'environnement"

Lorsque une plaque-étiquette doit être apposée conformément aux dispositions de la section 5.3.1, les grands conteneurs, les CGEM, les conteneurs-citernes, les citernes mobiles et les wagons renfermant des matières dangereuses pour l'environnement satisfaisant aux critères du 2.2.9.1.10 doivent porter la marque "matière dangereuse pour l'environnement" telle qu'elle est représentée au 5.2.1.8.3. Les dispositions de la section 5.3.1 relatives aux plaques-étiquettes s'appliquent mutatis mutandis à la marque."

[2007/24 + INF.5]

6.2.2.3 La deuxième ligne du tableau doit être libellée comme suit:

ISO 10297:2006	Bouteilles à gaz transportables – Robinets de bouteilles – Spécifications et essais de type [NOTA : La version EN de cette norme ISO est conforme aux prescriptions et peut aussi être utilisée.]
----------------	--

2007/25 + INF.5]

6.2.2.9 et

6.2.3.6.1 La 1^{ère} phrase du dernier alinéa reçoit la teneur suivante :

« IS désigne un service interne d'inspection du demandeur sous la surveillance d'un organisme de contrôle accrédité selon la norme EN ISO/IEC 17020:2004, type A, conforme au 1.8.6.4. »

6.8.3.4.6 a) Dans la colonne de gauche, remplacer « trois ans » par « quatre ans ».

6.8.4 b) La proposition de modification de la disposition spéciale TE 22 reçoit la teneur suivante (colonne de gauche seulement) :

« **TE 22** Ajouter à la fin :

« Il est réputé satisfait aux dispositions de ce cette disposition spéciale si les points 1.4 et 1.1.6 de la Fiche UIC 573*) (Conditions techniques pour la construction des wagons-citernes) est appliqué.

*) 7^{ème} édition de la Fiche UIC applicable à partir du 1er octobre 2008."

[2006/9 + 2006-A + 2007/12 dans sa version modifiée]

7.5.3 Supprimer les crochets.

Nouvelles modifications

1.2.1 Dans la définition de "**Colis**", au début de la dernière phrase, remplacer "Le" par "Excepté pour le transport des matières radioactives, le". Dans le Nota, ajouter ", 4.1.9.1.1 et chapitre 6.4" après "2.2.7.2".

[INF.5]

Dans la définition du « **Document de transport** », modifier « la lettre de wagon selon le contrat d'utilisation [voir Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaires (CUV – Appendice D à la COTIF)] par :

« la lettre de wagon selon le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU)*) ».

Ajouter une nouvelle note de bas de page *) comme suit :

« *) Version du 1^{er} juillet 2006, publié par le Bureau CUU, Avenue des arts, 53, BE – 1000 Bruxelles. »

[2007/23]

Dans la définition de "**Manuel d'épreuves et de critères**", remplacer "par le document ST/SG/AC.10/11/Rev.4/Amend.1" par "par les documents ST/SG/AC.10/11/Rev.4/Amend.1 et ST/SG/AC.10/11/Rev.4/Amend.2".

[INF.5]

Dans la définition de "**Règlement type de l'ONU**", remplacer "quatorzième" par "quinzième" et remplacer "(ST/SG/AC.10/1/Rev.14)" par "(ST/SG/AC.10/1/Rev.15)".

[INF.5]

Dans la définition de "**SGH**", remplacer "première" par "deuxième" et "ST/SG/AC.10/30/Rev.1" par "ST/SG/AC.10/30/Rev.2".

[INF.5]

1.6.1.1 Remplacer "2007" par "2009" et "2006" par "2008".

[INF.5]

1.6.3.23 Reçoit la teneur suivante : « (Supprimé) »

[INF.5]

1.6.3.27 Au 2^{ème} tiret des alinéas a) et b) modifier «des liquides des classe 3 à 8 auxquels » en « des matières des classes 3 à 8 qui sont transportées à l'état liquide, auxquelles... »

[2007/11]

À l'aliné a) remplacer « pour le 1^{er} janvier 2011 » par « pour le 31 décembre 2010 au plus tard ».

[RID/2007/15 tel que modifié]

À la fin de l'alinéa a) ajouter le nouvel sous-alinéa suivant :

« Cependant les wagons-citernes et wagons-batteries qui doivent être soumis entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 décembre 2012 à une épreuve périodique selon 6.8.2.4.2 ou 6.8.3.4.6, ce rééquipement peut également avoir lieu au plus tard jusqu'au 31 décembre 2012. »

[RID/2007/7]

1.6.3.32 Reçoit la teneur suivante :

Les wagons-citernes destinés au transport

-- de gaz de la classe 2 des codes de classification contenant la/les lettre(s) T, TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi que

- des liquides des classes 3 à 8 auxquelles sont affectés les codes-citerne L15CH, L15DH ou L21DH, dans la colonne 12 du Tableau A du chapitre 3.2,

qui ont été construits avant le 1er janvier 2007, mais qui cependant ne sont pas conformes aux exigences des prescriptions du 6.8.4 b), disposition spéciale TE25, applicables à partir du 1er janvier 2007, peuvent encore être utilisés.

Les wagons-citernes destinés au transport des gaz des numéros ONU 1017 chlore, 1749 trifluorure de chlore, 2189 dichlorosilane, 2901 chlorure de brome et 3057 chlorure de trifluoracétyle, dont l'épaisseur de paroi des fonds ne satisfait pas à la disposition spéciale TE 25 b), doivent cependant être rééquipés pour le 31 décembre 2014 au plus tard de dispositifs conformes à la disposition spéciale TE25 a), c) ou d)."

[2007/15 tel que modifié]

Ajouter une nouvelle mesure transitoire comme suit :

« **1.6.3.33** Les wagons-citernes et wagons-batteries pour les gaz de la classe 2, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1986 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1985, mais qui en ce qui concerne les tampons ne satisfont pas aux prescriptions du 6.8.3.1.6, pourront encore être utilisés. »

1.6.4.12 Supprimer la deuxième, troisième et dernière phrase.

[INF.5]

1.6.4.13 Remplacer "à partir du 1er janvier 2003" par "du 1er janvier 2003 au 31 décembre 2006".

[INF.5]

1.6.4.15 Supprimer le 1^{er} sous-alinéa.

[INF.5]

1.6.4.16 Reçoit la teneur suivante : « (Supprimé) ».

[INF.5]

1.6.4.30 Supprimer la première phrase.

[INF.5]

1.9.1 Dans le dernier tiret ajouter « l'ensemble » avant « du territoire ».

Chapitre 3.2

Tableau A

Pour les Nos ONU 1250 et 1305, remplacer "L10CH" par "L4BH" dans la colonne (12) et supprimer toutes les dispositions spéciales dans la colonne (13).

Pour les Nos ONU 2480 et 2481, ajouter "L15CH" dans la colonne (12) et "TU14 TU15 TU38 TE21 TE22 TE25" dans la colonne (13).

Pour les Nos ONU 2813 et 3131, groupe d'emballage I, ajouter "S10AN L10DH ~~S10AN~~" dans la colonne (12) et "TU4 TU14 TU22 TU38 TE21 TE22 TM2" dans la colonne (13).

[INF.5 + 2007/26]

- 3.4.9** Ajouter la phrase suivante : « Les chargeurs de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent respecter les dispositions de marquage définies aux 3.4.10 à 3.4.12. »

[INF.3]

- 4.3.3.3.2** Reçoit à la fin la teneur suivante : « (...voir Fiche UIC 573*) (Conditions techniques pour la construction des wagons-citernes) » est appliqué.

*) 7^{ème} édition de la Fiche UIC applicable à partir du 1er octobre 2008."

[2006/9 + 2006-A + 2007/12 dans sa version modifiée]

- 5.4.1** Supprimer le NOTA sous le titre.

[2007/23]

- 5.4.1.1.3** Dans le texte français actuel , ajouter avant « la désignation officielle de transport » : « le numéro ONU ».

Ajouter les sous-alinéas suivants :

« Lorsqu'une signalisation est prescrite selon la sous-section 5.3.2.1, le numéro d'identification du danger conformément au 5.4.1.1.1 j) doit être précédé du mot « DÉCHET », par exemple :

- « DÉCHET , 33, UN 1993 MATIÈRE LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. (Toluène et alcool éthylique), 3, II » ou

« DÉCHET, 33, UN 1993 MATIÈRE LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. (Toluène et alcool éthylique), 3, GE II ». »

[2007/5]

- 6.8.2.2.1** Dans le 2^{ème} sous-alinéa modifier « si le paragraphe 1.1.10 de la Fiche UIC 573 du 1^{er} janvier 1999 (conditions techniques.....) » par « si le point 1.1.10 de la Fiche UIC 573*) (Conditions techniques) »

*) 7^{ème} édition de la Fiche UIC applicable à partir du 1er octobre 2008."

6.8.3.1.5 Ajouter un nouveau titre après le 6.8.3.1.5 pour lire comme suit :

« **Autres prescriptions de construction pour les wagons-citernes et les wagons-batteries** ».

Ajouter un nouveau paragraphe pour lire comme suit:

« **6.8.3.1.6** Les wagons-citernes et wagons-batteries doivent être équipés de tampons d'une capacité minimale d'emmagasinage en dynamique de 70 kJ. Cette prescription ne s'applique pas pour les wagons-citernes équipés de dispositifs d'absorption d'énergie tels que définis dans la disposition spéciale TE 22 du 6.8.4. »

[2007/13

6.8.4 b) La disposition spéciale TE 22 reçoit la teneur suivante (colonne de gauche seulement) :

TE 22 Pour réduire l'importance du dommage lors d'un choc de tamponnement ou d'accident, les wagons-citernes pour des matières transportées à l'état liquide et gaz, ainsi que les wagons-batteries doivent pouvoir absorber une énergie s'élevant à au moins 800 kJ pour chaque côté frontal du wagon, par déformation élastique ou plastique d'éléments de construction définis du châssis ou par des procédés similaires (par exemple incorporation d'éléments crash). La détermination de l'absorption d'énergie se réfère à un tamponnement sur une voie en alignement.

L'absorption d'énergie par déformation plastique ne doit avoir lieu que dans des conditions qui se situent hors du cadre de l'exploitation ferroviaire normale (la vitesse de tamponnement est supérieure à 12 km/h ou la force d'un seul tampon est supérieure à 1500 kN).

Lors de l'absorption d'énergie ne dépassant pas 800 kJ pour chaque côté frontal du wagon, il ne doit pas y avoir une introduction de force directe dans le réservoir de la citerne qui pourrait causer une déformation visible et durable du réservoir. »

[2007/12 dans sa version amendée + 2007/11]

TE 25 a) Au 9^{ème} tiret modifier « Fiche UIC 573 » par :

« Fiche UIC 573*) (Conditions techniques pour la construction des wagons-citernes) »

*) 7^{ème} édition de la Fiche UIC applicable à partir du 1er octobre 2008."

7.5 Ajouter le nota suivant après le titre :

« **NOTA.** Au sens du présent chapitre, le fait de placer un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur-citerne, une citerne mobile ou un véhicule routier sur un wagon est considéré comme chargement et le fait de l'enlever du wagon est considéré comme déchargement. »

[2007/21]

7.5.1.2 Reçoit la teneur suivante :

« **7.5.1.2** Le chargement ne doit pas être effectué s'il s'avère :

par un contrôle des documents ou,

par un examen visuel du wagon ou, le cas échéant, du ou des grands conteneurs, conteneurs pour vrac, conteneurs-citernes, citernes mobiles ou véhicules routiers, ainsi que de leurs équipements utilisés lors du chargement et du déchargement

que le wagon, un grand conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur-citerne, une citerne mobile, un véhicule routier ou leurs équipements utilisés lors du chargement et du déchargement ne satisfont pas aux dispositions réglementaires. »

7.5.1.3 Insérer au début la phrase suivante :

« Le déchargement ne doit pas être effectué si les mêmes contrôles que ci-dessus montrent des manquements qui peuvent mettre en cause la sécurité ou la sûreté du déchargement. »

[2007/21]

7.5.3 Reçoit la teneur suivante :

« **7.5.3** **Distance de protection**

Chaque wagon ou grand conteneur contenant des matières ou objets de la classe 1 et portant des plaques-étiquettes conformes aux modèles Nos 1, 1.5 ou 1.6, doit être séparé dans le même convoi des wagons ou grands conteneurs portant des plaques-étiquettes conformes aux modèles Nos 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 ou 5.2 par une distance de protection.

La condition de cette distance de protection est satisfaite si l'espace entre le plateau de tampon d'un wagon ou la paroi d'un grand conteneur et le plateau de tampon d'un autre wagon ou la paroi d'un autre grand conteneur est:

- a) d'au moins 18 m, ou
- b) occupé par 2 wagons à 2 essieux ou un wagon à 4 essieux ou plus. »

[2007/10 + 2007/27]

7.5.11

CW 30

Reçoit au début le libellé suivant:

"Lors du transport de gaz liquéfiés réfrigérés dans des wagons-citernes, citernes mobiles et conteneurs-citernes équipés de soupapes de sécurité ..."

[2007/16]

7.7

Reçoit à la fin la teneur suivante :

« ...lorsque pour leur transport les prescriptions d'exemption conformément à la sous-section 1.1.3.1 a) ou b), 1.1.3.2 b), d) ou f), 1.1.3.3 ou 1.1.3.7 sont applicables. »

[2007/22]

Modifications pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2011

[1.6.3

Reprendre une nouvelle mesure transitoire à la section 1.6.3 avec la teneur suivante :

"1.6.3.x

Les wagons-citernes et wagons-batteries

- pour les gaz de la classe 2 avec les codes de classification contenant la/les lettre(s) F, T, TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi que
- pour les matières des classes 3 à 8, transportées à l'état liquide, auxquelles est attribué le code L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH ou L21DH dans le chapitre 3.2, Tableau A, colonne 12,

qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2011, mais qui cependant ne satisfont pas aux exigences des prescriptions de la section 6.8.4 b), disposition spéciale TE xx, applicables à partir du 1^{er} juillet 2011, pourront encore être utilisés.]

[2007/17]

[Chapitre 3.2

Tableau A Dans la colonne 13, ajouter "TE xx*" dans les cas suivants:

- pour les citernes pour gaz de la classe 2 avec les codes de classification contenant la/les lettre(s) F, T, TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi que
- pour les citernes pour matières des classes 3 à 8 avec les codes-citerne L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH ou L21DH.]

[2007/17]

[6.8.4 b) Reprendre la nouvelle disposition spéciale TE xx suivante (colonne de gauche uniquement) :

"TE xx Les wagons-citernes pour les matières qui sont transportées à l'état liquide, et gaz, ainsi que les wagons-batteries doivent être équipés d'un dispositif de détection de déraillements. Ce dispositif doit signaler immédiatement et clairement au conducteur de locomotive un déraillement reconnu. La vidange de la conduite principale d'air est considérée comme un signal clair.

Les exigences sont considérées comme satisfaites si le dispositif est agréé conformément à la Fiche UIC 541-08 (état juin 2007, 4^{ème} édition).]

[2007/17]
