

**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/2008-B**

25 novembre 2008

Original: Allemand

**AUX GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'OTIF**

---

**Rapport final de la 46<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts  
pour le transport de marchandises dangereuses  
(Hambourg, 21-23 octobre 2008)**

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 17 • Fax (+41) 31 - 359 10 11 • E-mail [info@otif.org](mailto:info@otif.org) • Gryphenhübeliweg 30 • CH - 3006 Berne/Bern**

## SOMMAIRE

	Par.	Page
Adoption de l'ordre du jour	1	3
Élection du bureau	2	3
Présence et quorum	3	3
Groupe de travail informel „Marquage en trafic ferroutage“	4 – 11	3
Autres propositions	12 – 42	5
Groupe de travail „Technique des citernes et des véhicules“	43 – 55	8
Comité de la Commission européenne pour l'interopérabilité	56	10
Échange d'expériences pour les experts	57 – 58	10
Groupe de travail „Analyses de risques standardisées »	59 – 60	10
Information du CIT et de l'UIC sur le projet "e-RailFreight"	61 – 63	11
Clôture de la session	64 – 67	11

**Annexe 1 :** Textes adoptés

**Annexe 2 :** Liste des participants

Document OTIF/RID/CE/2008-B/Add.1

**Annexe 3 :** Présentation du représentant de l'ERA

Document OTIF/RID/CE/2008-B/Add.2

**Annexe 4 :** Présentation du représentant du CIT

Document OTIF/RID/CE/2008-B/Add.3

## **POINT 1 : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

Document : A 81-03/505.2008 (Secrétariat)

Document informel : INF.1 (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire contenu dans la lettre d'invitation A 81-03/505.2008 du 21 août 2008 avec la liste des documents publiée dans le document informel INF.1 du secrétariat, a été adopté.

## **POINT 2 : ÉLECTION DU BUREAU**

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

## **POINT 3 : PRÉSENCE ET QUORUM**

3. Etant donné que 18 des 39 États membres ayant droit de vote ont été présents (voir Annexe 2), le quorum selon l'article 20 § 1 du Règlement intérieur (1/3 des États membres) a été atteint et la Commission d'experts du RID a pu délibérer valablement. Le secrétariat a fait remarquer que l'adhésion de l'Estonie à la COTIF sera effective le 1<sup>er</sup> janvier 2009. L'Estonie deviendra ainsi le 43<sup>ème</sup> État membre de l'OTIF.

## **POINT 4 : GROUPE DE TRAVAIL INFORMEL « MARQUAGE EN TRAFIC FERROUTAGE »**

Document : OTIF/RID/CE/2008/17 (UIC)

Document informel : INF.3 (France)

4. Le document OTIF/RID/CE/2008/17 de l'UIC contient le résultat d'un groupe de travail informel sur les marquages des wagons porteurs en trafic ferroutage qui s'est réuni les 7 et 8 juillet 2008, sur la base d'un mandat de la 44<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID. Il en est résulté une proposition du groupe de travail visant à renoncer à un marquage ultérieur des côtés longitudinaux des wagons porteurs lorsque le marquage sur le véhicule routier est conforme à l'ADR.
5. Le document informel INF.3 de la France se basait sur un document qui avait été soumis au groupe de travail. Le résultat du groupe de travail n'a pas été remis en question par le document informel, il proposait cependant diverses définitions pour les actuelles techniques du trafic combiné qui paraissent mieux adaptées que la définition actuelle du trafic ferroutage. Il était en principe proposé une définition pour le trafic combiné route/rail, une notion qui est également utilisée dans le chapitre 5.3 de l'ADR pour reprendre une différenciation entre le trafic accompagné et non accompagné. En outre, des définitions étaient proposées pour les caisses mobiles et les unités de chargement intermodales.

### **Définition**

6. Lors de la discussion qui suivit, la proposition de la France a été vraie estimée digne d'intérêt, mais elle n'a pas été considérée comme nécessaire, étant donné que les prescriptions de marquage proposées par la France sont finalement les mêmes pour le trafic combiné accompagné et non accompagné. De surcroît, lors du transport de véhicules routiers, le marquage pose problème car les prescriptions de marquage entre le RID et l'ADR dérogent les unes des autres.
7. L'attention a été attirée sur le fait que la technique du trafic ferroutage (transport de véhicules routiers avec ou sans remorque, sur des wagons à plateforme surbaissée, ou de semi-remorques dans des wagons à poches fixes) est exprimée complètement différemment dans les différents États. Il a cependant été considéré avantageux d'utiliser dans le RID un terme

unique, afin de ne pas devoir procéder à une description de cette technique de trafic à différents endroits.

8. La Commission d'experts du RID a décidé de préciser comme suit la définition du ferroutage, pour d'une part de ne pas devoir définir le terme « véhicules routiers » utilisé dans l'actuelle définition et d'autre part d'exclure le transport de nouveaux véhicules :

« **trafic ferroutage**, l'acheminement d'unités de transport ou de véhicules au sens de l'ADR en trafic combiné rail/route. Ce terme englobe la route roulante (chargement d'unités de transport au sens de l'ADR (accompagné ou non accompagné) sur des wagons destinés à ce type de transport). »

## Marquage

9. L'élément central de la proposition du groupe de travail d'accepter sans modification les marquages du trafic routier, a été appuyé par la majorité de la Commission d'experts du RID, les points suivants ont cependant été mis en évidence :
- a) Lorsque la remorque ou la semi-remorque est chargée sans véhicule tracteur, seule la signalisation orange est encore visible à la queue du véhicule. L'on a mis en doute que cela peut être considéré comme marquage selon l'ADR et est suffisant pour le trafic ferroutage.
  - b) Une prescription analogue telle qu'au 5.3.1.3.1 et 5.3.2.1.5, selon laquelle les plaques-étiquettes et les panneaux orange doivent être renouvelés sur le wagon porteur, s'ils ne sont plus visibles de l'extérieur, a été considérée comme nécessaire.
  - c) L'on s'est après coup demandé, pour les 1.4.2.2.5 et 1.4.3.6, si le système d'information exigé entre le transporteur, le gestionnaire de l'infrastructure et les forces d'intervention fonctionne déjà partout de manière à ce qu'un marquage du wagon porteur puisse être remplacé. Pour des raisons de protection personnelle des pompiers et également pour avertir le public, une première indication sur les marchandises dangereuses a été également de toute façon considérée comme nécessaire.
  - d) Le représentant de la Suisse a voulu savoir si, pour les wagons contenant des colis, on pourrait également renoncer à l'apposition de plaques-étiquettes. Cette question devra être thématifiée dans une proposition séparée, le représentant de l'Autriche ayant en l'occurrence fait remarquer que son pays a déjà procédé à une tentative pertinente avec l'accord particulier RID 2/2006.
10. L'UIC a été priée, dans un groupe de travail ad hoc, d'introduire dans la proposition les points a) et b) du par. 9 ainsi que la définition du par. 8, afin d'éliminer les incertitudes.

Document informel : INF.4 (UIC)

11. Il a été convenu de soumettre le résultat du groupe de travail ad hoc, présenté dans le document informel INF.4, à la prochaine session de la Commission d'experts du RID en tant que document officiel. Dans ce contexte, il faudrait tenir compte, au 1.1.4.4.3, non pas uniquement des semi-remorques mais également des remorques normales. Le représentant des Pays-Bas a été prié, pour le 1.1.4.4.1 et 1.1.4.4.2, dans un document séparé à soumettre, de faire précéder son souhait de modification par le principe selon lequel les wagons porteurs en trafic ferroutage doivent être munis des plaques-étiquettes et des panneaux orange.

## **POINT 5 : AUTRES PROPOSITIONS**

### **Renvoi à la norme EN 13094:2008**

Document : OTIF/RID/CE/2008/19 (Secrétariat)

12. La proposition du secrétariat de renvoyer au 6.8.2.6 à la norme EN 13094:2008 (Citernes destinées au transport de marchandises dangereuses – Citernes métalliques ayant une pression de service inférieure ou égale à 0,5 bar – Conception et fabrication), a été adoptée avec l'indication que le même complément est également nécessaire sous le titre « pour les citernes destinées au transport de produits pétroliers liquides, d'autres matières dangereuses de la classe 3 avec une tension de vapeur ne dépassant pas 110 kPa à 50 °C et d'essence, ne présentant aucun risque subsidiaire de toxicité ou de corrosivité ». Cette modification au RID a été adoptée à l'unanimité avec une mise en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2009 (voir Annexe 1).

### **Introduction du concept des consignes écrites dans le RID**

Documents : OTIF/RID/CE/2008/20 (Allemagne)  
OTIF/RID/CE/2008/22 (UIC)

13. Dans le document OTIF/RID/CE/2008/20, l'Allemagne a proposé, comme annoncé lors de la dernière session de la Commission d'experts du RID, de prévoir dans le RID des consignes écrites pour les conducteurs de locomotive.
14. Dans son document OTIF/RID/CE/2008/22, l'UIC a approuvé le principe de consignes écrites et leur harmonisation internationale, mais elle a exclu l'intervention du conducteur de locomotive sur les incendies de chargement et les pertes de confinement. Le représentant de l'UIC a fait remarquer dans ce contexte que les missions des conducteurs de train sont déjà fixées par des textes relatifs à la sécurité de l'exploitation, en particulier dans la Directive 2007/59/CE (Directive relative à la certification de conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté). Eu égard aux délais de réception de la proposition, il n'a pas été possible de vérifier la cohérence de la proposition par rapport aux autres textes de référence.
15. Le représentant de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) a expliqué que l'harmonisation de la procédure à suivre en cas d'urgence à l'intérieur des Etats membres de l'UE devait être un objectif qui pourrait être atteint à l'avenir. Conformément à la Directive relative à l'interopérabilité (2008/57/CE) et à la Spécification technique pour l'interopérabilité concernant le sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, il est actuellement prescrit que les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure, suivant leurs responsabilités respectives, eu égard aux prescriptions STI pertinentes (v. § 4.2.1.2, 4.2.3.4.3, 4.2.3.7 et 4.3.3.12), déterminent les procédures pour les « situations d'urgence » et les mettent à la disposition des collaborateurs respectifs (y compris les consignes pour le conducteur de locomotive). Conformément à la Directive relative à la sécurité ferroviaire dans la Communauté (2004/49/CE), il devrait être en outre possible que quelques Etats membres de la Commission européenne ont déjà communiqué leurs prescriptions de sécurité nationales pour les « situations d'urgence », y compris les situations avec des marchandises dangereuses. Avant d'adopter la prescription proposée et une procédure spécifique d'urgence pour le système ferroviaire, les Etats membres de l'UE devraient examiner si des contradictions pourraient exister entre les consignes écrites proposées et les prescriptions de sécurité nationales. Des contradictions possibles dépendent également de la nature des consignes écrites proposées, selon qu'il s'agisse de prescriptions ou de simples lignes directrices.

16. L'on a convenu que l'Allemagne examinera, dans une nouvelle proposition, les points 1, 2 et 5 de la page 1 des consignes écrites, quant à la cohérence avec la STI Exploitation.
17. Dans une discussion de fond sur la nécessité de consignes écrites internationales uniformes, le Président a fait remarquer avec insistance que cette harmonisation est de l'intérêt des entreprises ferroviaires, car des consignes différentes en trafic international ne devraient plus être maintenues.
18. Le représentant de la Suisse a attiré l'attention sur le fait que les consignes écrites ne sont pas visées par le domaine d'application réglé par le RID selon la section 1.1.2.
19. Lors d'un vote, 11 États se sont finalement prononcés en faveur de l'introduction de consignes écrites dans le RID et 4 États s'y sont opposés.
20. La proposition de l'Allemagne a ensuite été examinée dans le détail.

#### Mesures en cas d'accident ou d'urgence

21. En ce qui concerne le 1<sup>er</sup> tiret de la page 1 des consignes écrites, le représentant de l'UIC a critiqué qu'il soit formulé de manière trop générale et qu'il ne prenne pas suffisamment en compte de la possibilité de poursuivre le parcours et les instructions du gestionnaire de l'infrastructure. L'Allemagne a été priée de réviser ce point.
22. Étant donné que le conducteur de locomotive n'est pas en mesure de déclencher le courant, il a été convenu pour le 2<sup>ème</sup> tiret, de reprendre la teneur du 1<sup>er</sup> tiret de la proposition de l'UIC.
23. Pour ce qui est du 5<sup>ème</sup> tiret, il a été décidé d'utiliser une terminologie pertinente de la STI Exploitation. Il faudrait en outre, pour le conducteur de locomotive, maintenir la possibilité d'informer les forces d'intervention lorsque le moyen d'annonce normal ne fonctionne pas.
24. Étant donné que le Nota de la section 5.4.0 admet le recours aux techniques de traitement électronique de l'information (TEI) ou l'échange de données informatisées (EDI) pour faciliter l'établissement des documents écrits ou les remplacer, et que le conducteur de locomotive n'a pas forcément la possibilité de mettre à disposition des documents de transport en version papier, les termes « le cas échéant » ont été placés en tête du 6<sup>ème</sup> tiret comme proposé par l'UIC.
25. Étant donné que le personnel ferroviaire, qui se tient à proximité de la voie, doit obligatoirement porter l'habit de sécurité, il a été convenu au 7<sup>ème</sup> tiret, de rappeler uniquement que le conducteur de locomotive doit porter l'habit de sécurité prescrit lorsqu'il quitte la locomotive.
26. Les 8<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> tirets n'ont pas été modifiés.
27. Les 10<sup>ème</sup> et 11<sup>ème</sup> tirets ont été supprimés avec l'accord du représentant de l'Allemagne, sur la base de la proposition de l'UIC selon laquelle le conducteur de la locomotive ne doit pas être engagé à l'extinction d'un incendie du chargement ou à la maîtrise des fuites de matières.
28. Étant donné que le 12<sup>ème</sup> tiret n'est formulé que de manière générale et qu'il ne devrait ainsi pas conduire à des contradictions avec les prescriptions sur la protection des travailleurs, il a été décidé de reprendre ce tiret dans la version de la proposition de l'UIC

### Masque d'évacuation d'urgence

29. Le masque d'évacuation d'urgence prescrit par l'Allemagne dans sa proposition et par la Suisse pour quitter sans danger les tunnels, n'a pas été considéré comme nécessaire par la majorité des États (10 contre 4).
30. En conséquence, aux pages 2 et 3 des consignes écrites, l'indication « Utiliser le masque d'évacuation d'urgence » pour les modèles d'étiquettes de danger 2.3 et 6.1, a été supprimée.

### Indications supplémentaires à l'intention du conducteur de locomotive

31. En conformité avec la décision prise au par. 27, l'on a supprimé, aux pages 2 et 3 des consignes écrites, pour les modèles d'étiquettes de danger 3, 4.1, 4.3, 5.1, 5.2, 8 et 9, les instructions sur la manière d'agir en cas de fuites de matières dangereuses. En conséquence, à la page 4 des consignes écrites, le liquide de rinçage pour les yeux, les gants de protection, l'équipement de protection pour les yeux et la pelle, ont été supprimés.
32. Étant donné que le modèle d'étiquette de danger 7E n'apparaît qu'avec les étiquettes de danger 7A, 7B et 7C, l'indication [« Limiter le temps d'exposition »] a pu être supprimée.

### Équipement de protection générale et individuelle

33. À la page 4 des consignes écrites, une note de bas de page a été adoptée selon la proposition de l'UIC, et selon laquelle l'équipement à tenir à disposition doit le cas échéant être complété sur la base des exigences nationales.
34. Tandis que quelques représentants ont souligné qu'une harmonisation de l'équipement est difficile, étant donné que dans différents États des réglementations existent déjà dans d'autres domaines de droit, d'autres représentants ont regretté que le transport international, par le biais du renvoi aux exigences nationales, n'en soit pas facilité.

### Autres caractéristiques de danger

35. De l'avis de plusieurs représentants, il faudrait reprendre aux pages 2 et 3 des consignes écrites, d'autres caractéristiques de danger et leur signification (par ex. marques pour les matières dangereuses pour l'environnement, marques pour les matières transportées à chaud, signalisation orange sans indication du No ONU et du numéro d'indication du danger en trafic ferroutage (voir par. 4 à 11)). Le Président a fait remarquer que le marquage pour les matières dangereuses pour l'environnement aquatique n'a pas d'importance, à tout le moins pour le transport ferroviaire, car il a déjà été décidé que le conducteur de locomotive ne doit pas être engagé à contenir des fuites de matières (voir par. 27). En ce qui concerne le marquage de la température, il a proposé comme pour le modèle d'étiquette de danger 9, d'ajouter « Risque de brûlures » en regard du modèle d'étiquette de danger 3. La signification de la signalisation orange pourrait être expliquée dans le cadre de la formation.
36. Le représentant de l'Autriche a signalé que l'ensemble du titre des pages 2 et 3 des consignes écrites devrait être revu, afin de renvoyer également à cet endroit, comme à tous les autres endroits, aux dangers et non aux classes. Il a envisagé de soumettre une proposition pertinente à la Réunion commune.

### Sous-sections 5.4.3.1 à 5.4.3.4

37. La sous-section 5.4.3.1 sera alignée sur le texte de l'ADR et les termes « se trouver à portée de main » seront remplacés par « être emportées ».

38. La sous-section 5.4.3.2 sera également alignée sur le texte de l'ADR, afin d'imposer au transporteur l'obligation de veiller à ce que le conducteur de locomotive comprenne les consignes et soit en mesure de les appliquer correctement. Le représentant de l'Allemagne s'est déclaré prêt à formuler, pour la prochaine session de la Commission d'experts du RID, une proposition de libellé pour une nouvelle obligation du transporteur à la sous-section 1.4.2.2.
39. La sous-section 5.4.3.3 sera reformulée pour souligner qu'il incombe au transporteur d'informer le conducteur de locomotive sur les marchandises dangereuses. Le texte a provisoirement été placé entre crochets.
40. Pour la sous-section 5.4.3.4, la majorité des représentants ont souhaité une formulation flexible en ce qui concerne la forme et le contenu, afin de faciliter la prise en compte des exigences nationales.
41. Le représentant de l'Allemagne soumettra, pour la prochaine session de la Commission d'experts du RID, une proposition remaniée sur la base des décisions retenues lors de cette session. Les représentants des autres États ont été priés de lui communiquer leurs éventuels souhaits.

#### **Corrections au 6.2.3.3.3 c)**

Document informel : INF.5 (Espagne)

42. Le document informel INF.5 de l'Espagne, qui a également été soumis à la 85<sup>ème</sup> session du WP.15 (Genève, 28 au 31 octobre 2008), apporte une correction nécessaire dans la version française du 6.2.3.3.3 c) qui entrera en vigueur le 1er janvier 2009. La Commission d'experts du RID a confirmé cette adaptation à la version originale anglaise (le contenu des deux phrases à supprimer est déjà reproduit dans les phrases 4 et 5 du 6.2.1.1.6) et a prié le secrétariat de reprendre cette correction dans un Erratum à l'édition 2009 du RID (voir Annexe 1).

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

Document : OTIF/RID/CE/GT/2008-A

43. Le Président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », M. Kogelheide, a informé du progrès réalisé dans les travaux de la dernière réunion (Berne, 14 et 15 mai 2008).

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

44. Au sujet des par. 24 et 29 du rapport OTIF/RID/CE/GT/2008-A, le représentant de l'ERA a expliqué les bases légales et le contenu de l'étude que l'ERA a effectué dans le cas d'un mandat pour une nouvelle proposition qui contienne les aspects de la sécurité ferroviaire (voir OTIF/RID/CE/2008/18, Annexe 5). Pour les aspects de la sécurité ferroviaire, il faudrait encore mettre à disposition de l'ERA une justification sur la nécessité et des explications des objectifs pour le domaine des marchandises dangereuses, avant que la procédure pertinente de recherche étendue puisse être entreprise.
45. Le groupe de travail a reçu le mandat de rassembler les connaissances sur les accidents ayant eu lieu jusqu'à maintenant et de les mettre à la disposition de l'ERA pour entreprendre la procédure nécessaire.

## **Distance minimale de 300 mm entre le plan de traverse de tête et la citerne – Reprise d'une disposition de la Fiche UIC 573**

Documents : OTIF/RID/CE/2008/21 (ERA)  
OTIF/RID/CE/2008/24 (Royaume-Uni)

46. Dans son document OTIF/RID/CE/2008/21, le représentant de l'ERA a expliqué que la dérogation provisoirement adoptée par le groupe de travail pour la nouvelle prescription du 6.8.2.1.29, par la prise en considération du gabarit minimal d'espace libre ou du gabarit d'espace libre de la Grande Bretagne, devrait être précisée dans le RID lui-même.
47. Dans son document OTIF/RID/CE/2008/24, le représentant du Royaume-Uni a proposé deux alternatives, en tenant compte de la prise de position du représentant de l'ERA. Les alternatives du Royaume-Uni renvoient à la Fiche UIC 505-1 ou 503.
48. Le représentant de la France a exigé de ne pas limiter cette alternative à un gabarit d'espace libre déterminé, mais de l'autoriser également pour l'Europe continentale.
49. L'attention a été attirée sur le fait que l'unique objectif de cette exception consiste à compenser des désavantages de réduction du volume de la capacité qui résulte d'un gabarit d'espace libre plus restreint. Le représentant du Royaume-Uni a confirmé qu'il n'y a pas d'intention de laisser circuler en Europe continentale des wagons-citernes qui ont été construits en Grande Bretagne selon cette exception. Les wagons-citernes construits en Grande Bretagne, qui sont également prévus pour être utilisés en Europe continentale, présenteraient déjà une distance de 300 mm entre le plan de traverse de tête et la citerne
50. Un texte formulé par le représentant du Royaume-Uni, qui tient compte de cette restriction et qui renvoie à la STI Wagons pour le fret et non à la Fiche UIC 505-1 en ce qui concerne le gabarit de chargement des wagons pour le fret G1, a été adopté par la Commission d'experts du RID (voir Annexe 1).

## **Résistance mécanique des wagons-citernes**

Documents : OTIF/RID/CE/2008/16 (UIP)  
OTIF/RID/CE/2008/23 (Allemagne)

51. Dans son document OTIF/RID/CE/2008/16, le représentant de l'UIP a expliqué que le 6.8.2.1.2 contient une formulation, en ce qui concerne l'épreuve à effectuer pour la résistance mécanique des wagons-citernes, qui conduit à des problèmes d'interprétation. Il a proposé de clarifier que celui des organismes qui doit évaluer les véhicules ferroviaires (« organisme notifié ») selon la STI, doit également effectuer l'épreuve de résistance mécanique selon le 6.8.2.1.2. Un renvoi à la norme EN 12663 devrait être introduit pour les essais ou les calculs.
- 51a. Le représentant de l'ERA a expliqué que les épreuves proposées par l'UIP conformément à la définition et aux tâches des organismes notifiés selon la Directive sur l'interopérabilité ferroviaire de l'UE, ne relèvent pas actuellement des tâches prescrites de ces organismes. Il est possible néanmoins que dans certains Etats membres de l'UE, l'organisme désigné pour réaliser les évaluations par rapport aux prescriptions du RID et les organismes notifiés conformément à la Directive sur l'interopérabilité soient identiques. Dans ce cas, l'on pourrait parvenir à une simplification du programme d'évaluation en combinant les épreuves sur la citerne selon le RID et les épreuves sur le wagon lui-même selon la STI
52. Dans son document OTIF/RID/CE/2008/23, le représentant de l'Allemagne a reconnu la nécessité d'une modification, mais il a cependant précisé que la norme EN 12663 exige des calculs et/ou des essais. La résistance suffisante des citernes devrait en outre être contrôlée dans la zone complète de l'introduction des forces entre le châssis et le réservoir et non seu-

lement dans la zone des points d'ancrage. Le représentant de l'Allemagne a proposé alternativement un renvoi à la Directive 2001/16/CE (Interopérabilité du système ferroviaire trans-européen conventionnel) et à la Spécification technique d'interopérabilité (STI) du sous-système « Matériel roulant – wagons pour le fret » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (STI Wagons pour le fret), qui renvoie à son tour à la norme EN 12663.

53. Le Président a estimé qu'une note de bas de page devrait être suffisante pour une clarification du texte actuel du 6.8.2.1.2, dans laquelle il serait renvoyé à la STI Wagons pour le fret, étant donné que sous la sous-section 4.2.2.6 marchandises dangereuses de cette STI, il est déjà exprimé au 4.2.2.6.1 que les wagons pour marchandises dangereuses doivent satisfaire tant aux prescriptions du RID qu'à celles de la STI.
54. Un texte provisoire entre crochets a été adopté (voir Annexe 1), sur lequel l'on pourra revenir lors de la prochaine session de la Commission d'experts du RID sur la base d'une proposition.

### **Révision de la STI Wagons pour le fret**

Document informel : INF.2 (Belgique)

55. La Commission d'experts du RID a pris connaissance du document adressé au groupe de travail « STI Wagons pour le fret », reproduit dans le document informel INF.2 de la Belgique, dans lequel il est proposé de retirer de la STI les prescriptions qui sont réglées dans le RID. En particulier le renvoi à des normes, qui doivent déjà être appliquées par un renvoi dans le RID, devrait être supprimé.

### **POINT 7 : COMITÉ DE LA COMMISSION EUROPÉENNE POUR L'INTEROPÉRABILITÉ**

56. Le représentant de l'ERA a expliqué, dans une présentation, l'étude que son agence doit entreprendre en corrélation avec l'introduction de détecteurs de déraillement décidée provisoirement par la 44<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID. Cette étude suit les lignes directrices de la CE sur les évaluations des impacts qui exige une estimation de l'efficacité des options potentielles en vue d'améliorer la situation dans les domaines social, économique et de politique de l'environnement. Il faut effectuer en outre une analyse coûts/bénéfices. L'ERA soumettra, sur cette base, une recommandation à la Commission européenne près consultation des partenaires sociaux. La présentation complète est reproduite dans l'Annexe 3 à ce rapport (OTIF/RID/CE/2008-B/Add.2).

### **POINT 8 : ÉCHANGE D'EXPÉRIENCES POUR LES EXPERTS**

Document : OTIF/RID/CE/EE/2008-A

57. Le Président de l'Échange d'expériences pour les experts reconnus, M. Dernbach, a récapitulé les résultats de la 3<sup>ème</sup> réunion de cet échange d'expériences (Berne, 13 mai 2008) reproduits dans le rapport OTIF/RID/CE/EE/2008-A.
58. À 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'un jour, pour les experts selon le 6.8.2.4.6, se tiendra le 10 juin 2009 à Bruxelles, avant la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».

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

Document : OTIF/RID/CE/2008/18 et annexes (Pays-Bas)

59. Le représentant des Pays-Bas a récapitulé les conclusions et observations reproduites dans le rapport OTIF/RID/CE/2008/18 de la 5<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail « Analyses de risques standardisées » qui a eu lieu les 19 et 20 juin 2008. Il a en particulier fait remarquer qu'une analyse de risque dans différents pays peut conduire à des résultats différents, étant donné que des différences nationales existaient dans l'évaluation de la sécurité externe. Il a salué l'offre de l'UIC de fournir des indications sur le nombre d'accidents et sur les prestations de transport, sur la base desquels les calculs pourraient être encore améliorés.
60. La Commission d'experts du RID a appuyé la proposition du Président de prier la Réunion commune de poursuivre le travail du groupe de travail en prenant en considération les résultats et les informations, après que le WP.15 aura probablement également décidé d'utiliser, pour le trafic routier, le fil conducteur élaboré par le groupe de travail (*Remarque du secrétaire : Cette décision a été prise lors de la 85<sup>ème</sup> session du WP.15 (voir rapport ECE/TRANS/WP.15/199, par. 52 et 53)*). L'objectif original du groupe de travail de standardiser la procédure, n'a pas encore été atteint. Compte tenu d'une nouvelle discussion visant à soumettre à la Directive Seveso les installations de trafic, il s'avère nécessaire, pour maintenir le statu quo, de disposer d'un outil propre qui conduise à une sécurité équivalente.

**POINT 10 : INFORMATION DU CIT ET DE L'UIC SUR LE PROJET "E-RAILFREIGHT"**

61. Le représentant du CIT a informé la Commission d'experts du RID sur le Projet-CIT/UIC/Raildata e-RailFreight. L'objectif du projet est d'économiser des coûts et de satisfaire aux exigences de la douane par un transport sans papier. La présentation complète est reproduite dans l'Annexe 4 à ce rapport (OTIF/RID/CE/2008-B/Add.3).
62. À la fin de sa présentation il a demandé à la Commission d'experts du RID s'il est imaginable de renoncer à l'avenir à un marquage et à un étiquetage et de considérer la procédure EDI comme procédure principale et la procédure de la version papier en tant que procédure de remplacement.
63. La Commission d'experts du RID n'a pas été en mesure de prendre position de manière compétente, car il s'agit en l'occurrence d'aspects intermodaux à traiter par la Réunion commune.

**CLOTURE DE LA SESSION**

**Départ en retraite de Monsieur Jean-Daniel Dénervaud**

64. Le Président a exprimé ses remerciements à Monsieur Jean-Daniel Dénervaud de ses longues années de collaboration au sein de la Commission d'experts du RID en tant que secrétaire de l'OTIF. Il a apporté, durant ces années, sa contribution aux décisions qui ont encore amélioré la position des chemins de fer, du point de vue technique de sécurité, dans la concurrence avec les autres modes de transport, sans perdre de vue en l'occurrence les intérêts économiques. Par ses articles dans le Bulletin des transports internationaux ferroviaires, il a également toujours été un accompagnateur critique des décisions. Le Président lui a souhaité une retraite heureuse et en bonne santé.

**Prochaine session**

65. La 47<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID aura lieu durant la semaine du 16 au 20 novembre 2009.

## **Remerciements**

66. Le Président a remercié le représentant de l'UIP pour l'organisation de cette session, y compris le programme cadre. Il a remercié les interprètes de leur excellent travail.
  67. Au nom de tous les participants, la Vice-présidente a remercié le Président de son efficiente conduite des débats.
-

## Textes adoptés par la 46<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID

### A. Reprise dans un Erratum à la version française de l'édition du RID 2009

6.2.3.3.3 c) Supprimer les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> phrases.

[document de référence: INF.5]

### B. Modifications avec une mise en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2009

6.8.2.6 Sous les titres

- « pour les citernes ayant une pression maximale de service ne dépassant pas 50 kPa et destinées au transport des matières pour lesquelles un code citerne comprenant la lettre « G » est donné en colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 », et
- « pour les citernes destinées au transport de produits pétroliers liquides et autres matières dangereuses de la classe 3 ayant une tension de vapeur ne dépassant pas 110 kPa à 50°C, et d'essence, et ne présentant pas de risque subsidiaire de toxicité ou de corrosivité »

le renvoi à la norme EN 13094:2004 reçoit la teneur suivante :

Sous-sections et paragraphes applicables	Référence	Titre du document	Application obligatoire pour les citernes construites	Application autorisée pour les citernes construites
6.8.2.1	EN 13094: 2004	Citernes destinées au transport de matières dangereuses – Citernes métalliques ayant une pression de service inférieure ou égale à 0,5 bar – Conception et fabrication		entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2005 et le 31 décembre 2009
6.8.2.1	EN 13094: 2008	Citernes destinées au transport de matières dangereuses – Citernes métalliques ayant une pression de service inférieure ou égale à 0,5 bar – Conception et fabrication	à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2010	avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2010

[document de référence: OTIF/RID/CE/2008/19 dans sa version modifiée]

### C. Modifications avec une mise en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2011

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

- 1.6.3.x. Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011, selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2010, mais qui ne sont pas conformes aux exigences des prescriptions du 6.8.2.1.29 applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, pourront encore être utilisés.

[document de référence: OTIF/RID/CE/GT/2008/1]

Reprendre un nouveau 6.8.2.1.29 avec la teneur suivante :

« **6.8.2.1.29** Les wagons-citernes doivent avoir une distance minimale entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir de 300 mm.

Alternativement, les wagons-citernes destinés au transport de matières pour lesquelles les prescriptions de la disposition spéciale TE 25 de la section 6.8.4 b) ne s'appliquent pas, doivent être munis d'un dispositif anti-chevauchement des tampons dont le type de construction est approuvé par l'autorité compétente. Cette alternative ne peut s'appliquer que pour les wagons-citernes utilisés exclusivement sur des infrastructures ferroviaires pour lesquelles un gabarit de chargement de wagon marchandises inférieur à G1\*) est exigé.

---

\*) Le gabarit de chargement de wagons marchandises G1 est cité en référence dans la Spécification technique d'interopérabilité (STI) concernant le sous-système „Matériel roulant - wagons pour le fret“ du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (Décision 2006/861/CE de la Commission du 28 juillet 2006, publiée dans le Journal officiel L 344 du 8 décembre 2006. »

[document de référence: INF.7 (9<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ») + OTIF/RID/CE/2008/24 dans la version révisée]

**[6.8.2.1.2** Reprendre à la fin un renvoi à la note de bas de page suivante:

« \*) Ces exigences sont considérées comme satisfaites si l'organisme compétent a procédé à cette évaluation dans le cadre de l'évaluation de la conformité CE du wagon selon la Spécification technique d'interopérabilité (STI) concernant le sous-système « Matériel roulant – wagons pour le fret » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (Décision 2006/861/CE de la Commission du 28 juillet 2006, publiée dans le Journal officiel L 344 du 8 décembre 2006. »]

---