



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

OTIF/RID/CE/GTP/2021-A

17 novembre 2021

Original : allemand

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

**Rapport final de la 13^e session du Groupe de travail permanent de la Commission
d'experts du RID**

(Genève/hybride, 15-18 novembre 2021)

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes	Page
Point 1 : Adoption de l'ordre du jour	1	3
Point 2 : Présence	2 – 3	3
Point 3 : Harmonisation avec la 22 ^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses	4 – 16	3
Point 4 : Interprétation du RID	17 – 21	5
Point 5 : Propositions de modifications au RID	22 – 44	6
A. Questions en suspens	22 – 23	6
B. Nouvelles propositions	24 – 46	6
Point 6 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS	47 – 50	10
Point 7 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	51 – 55	10
Point 8 : Divers	56 – 63	11
Annexe I : Textes adoptés par la 13 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		
Annexe II : Liste des participants		

Point 1 : Adoption de l'ordre du jour

Document : [RID-21008-CE-GTP13](#) (Secrétariat)

Document informel : [INF.15](#) (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire figurant dans la lettre de convocation RID-21008-CE-GTP13 du 14 septembre 2021 est adopté conjointement avec le document informel INF.15 listant les documents présentés pour chaque point de l'ordre du jour.

Point 2 : Présence

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 13^e session du Groupe de travail permanent (voir également l'annexe II) :

Afghanistan, Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède et Suisse.

La Russie participe en sa qualité d'État membre de l'OTIF n'appliquant pas le RID.

La Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sont représentées. L'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) participe également.

Les organisations internationales non gouvernementales suivantes sont présentes : Conseil européen de l'industrie chimique (Cefic), Union internationale des chemins de fer (UIC), *International Union of Wagon Keepers* (UIP), Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) et Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE).

3. À la 6^e session du Groupe de travail permanent, M^{me} Caroline Bailleux (Belgique) a été élue présidente pour une durée indéterminée. À la 10^e session, M. Othmar Krammer (Autriche) a été élu vice-président pour une durée indéterminée.

Point 3 : Harmonisation avec la 22^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2020 et 2021 et par le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2020

Documents : [OTIF/RID/CE/GTP/2021/1](#) (Secrétariat)

[OTIF/RID/CE/GTP/2021/5](#) (Secrétariat)

[OTIF/RID/CE/GTP/2021/6](#) (Secrétariat)

4. Le Groupe de travail permanent approuve le document 2021/5 préparé par le Secrétariat avec les textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2020 et 2021 et par lui-même en novembre 2020, avec quelques modifications (voir annexe I). Ce document comporte déjà les modifications adoptées à la 109^e session du WP.15 qui ont des répercussions sur le RID (voir document 2021/1). Lors de l'examen du document, les modifications apportées aux textes communs du RID et de l'ADR à la 110^e session du WP.15 (voir document 2021/6) sont également vérifiées et adoptées (voir annexe I).

5. Le représentant néerlandais explique que les Pays-Bas appliquent d'ores et déjà un système national d'accréditation des organismes de contrôle basé sur les exigences de la norme EN ISO 17020, avec de très bons résultats. Il n'est pas disposé à soutenir l'adoption de nouvelles prescriptions au 1.8.6 prévoyant une accréditation des organismes de contrôle, car il craint que celles-ci aient des répercussions juridiques imprévues quant aux organismes de contrôle déjà agréés dans le cadre du système national. Face au soutien général en faveur de la modification du 1.8.6, il est toutefois hésitant à demander un vote. Il souligne que l'adoption de ces nouvelles prescriptions résulte d'une décision de la Réunion commune et que les Pays-Bas respecteront cette décision.
6. La représentante de l'Allemagne rappelle qu'une décision sur cette question n'a été prise au sein du groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes qu'après consultation de tous les États parties au RID. Dans le but de permettre une reconnaissance mutuelle, la majorité des États représentés au sein du groupe de travail informel ont estimé qu'une accréditation uniforme des organismes de contrôle sur la base de la norme EN ISO/IEC 17020:2012 (sauf article 8.1.3) était nécessaire.
7. En ce qui concerne le nota au 6.8.1.5.5 adopté entre crochets à sa 12^e session, le Groupe de travail permanent estime que la surveillance du marché mentionnée au premier alinéa ne relève pas du champ d'application du RID et qu'elle doit donc être biffée. Le reste du texte du nota apparaît déjà dans la note de bas de page au 6.8.1.5.5.
8. Pour ce qui est des paragraphes 18 à 20 du document 2021/6, le représentant du Royaume-Uni confirme qu'une modification des prescriptions relatives à la sûreté au chapitre 1.10, visant à éliminer les différences avec les dispositions du 1.1.3.6, doit obligatoirement être traitée par la Réunion commune.
9. Le représentant de l'UIC est prié de communiquer les codes NHM manquants pour les nouvelles matières à enregistrer dans le tableau B d'ici la prochaine session du Groupe de travail permanent et d'examiner s'il est nécessaire de modifier les codes NHM d'autres rubriques.

Ajout d'une référence aux MEMUs dans le Modèle de rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2021/2](#) (Secrétariat)

10. Étant donné que le modèle de rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses est identique selon le 1.8.5.4 du RID et de l'ADR, le Groupe de travail permanent reprend la décision du WP.15 de prévoir également les MEMU comme moyen de rétention (voir annexe I).

Installation de soupapes de sécurité sur les citernes destinées au transport de gaz liquéfiés inflammables

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2021/4](#) (Secrétariat)

11. Le Secrétariat de l'OTIF propose dans son document que les exigences techniques définies pour les véhicules-citernes et les conteneurs-citernes applicables à compter de 2023 s'appliquent également aux soupapes de sécurité installées de manière volontaire sur les wagons-citernes.
12. Il est souligné qu'en Europe, les gaz sont principalement transportés en citernes fermées hermétiquement. Le représentant du Royaume-Uni explique que dans son pays, des wagons-citernes avec soupapes de sécurité sont également utilisés.

13. Le Groupe de travail permanent adopte la proposition du Secrétariat. Étant donné que des wagons-citernes avec soupapes de sécurité, qui peuvent ne pas satisfaire aux nouvelles dispositions du 6.8.3.2.9, sont utilisés au moins au Royaume-Uni, il est décidé d'introduire au 1.6.3 une mesure transitoire sur le modèle de la nouvelle mesure transitoire du 1.6.4.60 (voir annexe I). **De plus, le Groupe de travail convient de prévoir pour les wagons-citernes également le marquage décidé en principe par la dernière Réunion commune pour les véhicules-citernes de l'ADR et les conteneurs-citernes. Le texte de cette prescription de marquage sera discuté à la prochaine session de la Réunion commune sur la base d'une proposition de *Liquid Gas Europe* (voir paragraphe 15 du rapport [ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162](#)).**
14. Le représentant des Pays-Bas est d'avis qu'indépendamment de cette décision, une discussion doit être menée sur la question de savoir si les soupapes de sécurité n'augmenteraient pas les risques en transport ferroviaire. Le représentant de l'UIP confirme que les grandes accélérations survenant pendant le triage pourraient provoquer un déclenchement intempestif des soupapes de sécurité. Tout gaz inflammable libéré pourrait alors s'enflammer au contact d'étincelles provenant des caténaires.

Mesure transitoire relative au 6.8.2.4.6

Document informel : [INF.4](#) (UIP)

15. Le représentant de l'UIP rappelle la décision d'intégrer dans le RID les dispositions élaborées par le groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes, relatives à la reconnaissance mutuelle des organismes de contrôle (voir paragraphes 5 et 6). Étant donné que la mesure transitoire adoptée au 1.6.3.54 pour l'accréditation des organismes de contrôle selon les dispositions du 1.8.6 autorise une période transitoire de dix ans, celle-ci devrait selon lui également être prévue pour l'agrément des experts par les autorités compétentes selon le 6.8.2.4.6.
16. Le Groupe de travail permanent adopte la mesure transitoire proposée dans le document informel, avec quelques modifications rédactionnelles. Il procède parallèlement à une modification de la mesure transitoire au 1.6.3.54 (voir annexe I).

Point 4 : Interprétation du RID

Répertoire des interprétations du RID et registre des décisions

Document informel : [INF.2](#) (Pays-Bas)

17. La représentante des Pays-Bas suggère une discussion pour déterminer si, à l'instar des interprétations de l'ADR publiées sur le site Internet de la CEE-ONU, un répertoire des interprétations du RID n'entraînant pas de modifications devrait également être publié sur le site de l'OTIF. Il faudrait également discuter de la pertinence d'un enregistrement systématique des motifs aux modifications du RID et des discussions y afférentes.
18. Le Secrétariat rappelle le document informel [INF.7](#) de la 10^e session du Groupe de travail permanent, qui présentait dans ses paragraphes 67 et 68 la procédure adoptée par le WP.15 pour la publication des questions d'interprétation. Il est ouvert à l'idée de publier les questions d'interprétation du RID sur le site Internet de l'OTIF.
19. La représentante de la France attire l'attention sur le document [OTIF/RID/RC/2021/34](#) de la Suisse dans lequel sont expliquées les décisions de la Réunion commune sur le contrôle et l'agrément des citernes et qui peut être considéré comme un bon exemple de présentation d'informations contextuelles et de discussions.

20. Le représentant de l'Autriche propose comme première approche possible de publier sur le site de l'OTIF une version du RID dans laquelle apparaîtrait la date d'entrée en vigueur des différents amendements. Il serait ainsi plus aisé de retrouver les documents sur lesquels ceux-ci sont basés. **En même temps, au vu de l'exemple cité, il décourage l'adoption de textes juridiques qui ne seraient compréhensibles qu'à l'aide de documents de fond ou dont les conséquences ne seraient compréhensibles qu'ainsi. Lors de la collecte d'interprétations, il est en outre important de ne pas se limiter aux spécificités du RID et de l'ADR, comme c'est actuellement le cas sur la page d'accueil de la CEE.**
21. Eu égard au fait que la plupart des questions d'interprétation concernent tant le RID que l'ADR, le Groupe de travail permanent prie la représentante des Pays-Bas de suggérer également à la Réunion commune de discuter de l'organisation des travaux y afférents.

POINT 5 : Propositions de modifications au RID

A. Questions en suspens

Harmonisation des exigences de l'ADR et du RID relatives aux inscriptions

Document : [OTIF/RID/CE/GTP/2021/3](#) (UIP)

Document informel : [INF.3](#) (UIP)

22. Dans son document 2021/3, le représentant de l'UIP renvoie à la discussion menée à la 12^e session du Groupe de travail permanent au sujet des panneaux rabattables, sur lesquels sont indiqués la désignation du gaz transporté ainsi que les limites de charge en tenant compte de la masse maximale admissible de chargement (voir rapport [OTIF/RID/CE/GTP/2020-A](#), paragraphes 21 à 25).
23. La proposition de l'UIP de biffer dans le RID également le 4.3.3.3.2 qui sera supprimé dans l'édition 2023 de l'ADR est adoptée par le Groupe de travail permanent (voir annexe I). Le Groupe de travail permanent estime que les données concernant le dernier gaz contenu peuvent être trouvées dans le document de transport et sur les panneaux orange et sont de plus à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure (voir 1.4.3.6 b) lu en combinaison avec le 1.4.2.2.5). Le Groupe de travail permanent adopte également les modifications corollaires proposées dans le document informel INF.3 pour le 4.3.3.4.1 a) et le 6.8.3.5.7 (voir annexe I).

B. Nouvelles propositions

Propositions d'adaptation du chapitre 6.8 pour tenir compte des très grands conteneurs-citernes

Document informel : [INF.11](#) (UIP et Cefic)

Définition des très grands conteneurs-citernes

24. **Le Groupe de travail permanent approuve le principe de l'introduction d'une définition pour les très grands conteneurs-citernes, prévoyant une capacité supérieure à 40 000 litres pour les différencier des conteneurs-citernes ISO.** Cette valeur limite avait été proposée par l'Organisation internationale des conteneurs-citernes (ITCO) dans le document informel [INF.45](#) de la Réunion commune en septembre 2020. La proposition de désigner ces conteneurs-citernes « (liquid) bulk tank-container » en anglais et d'utiliser l'abréviation « BTC » ne reçoit aucun soutien. Cette abréviation employée par un seul groupe chimique ne devrait pas apparaître dans les dispositions. **Il est convenu de nommer ces conteneurs-citernes « très grands conteneurs-citernes », « besonders große Tank-container » et « extra-large tank-containers » dans les différentes langues.**

25. **Le Groupe de travail permanent prie les représentants de l'UIP et du Cefic d'adresser à la Réunion commune de mars 2022 une proposition basée sur ces décisions (délai : 17 décembre 2021) de façon à ce que cette définition puisse être intégrée dans les éditions 2023 du RID et de l'ADR.** À l'instar de la définition de « grand conteneur », qui apparaît sous la définition de « conteneur » au 1.2.1, cette nouvelle définition pourrait être insérée sous la définition de « conteneur-citerne ». La proposition de l'UIP et du Cefic devrait également comprendre une mesure transitoire.
26. Le représentant de l'UIC confirme que cette nouvelle définition n'a aucune répercussion sur les documents de l'UIC, même si ceux-ci reposent sur une valeur limite de 36 000 kg.

6.8.2.2.4

27. Eu égard à la décision de prévoir une définition des très grands conteneurs-citernes et de fixer la valeur limite de 40 000 litres, le Groupe de travail permanent adapte l'amendement au 6.8.2.2.4 indiqué entre crochets dans le document 2021/5. De plus, il décide d'utiliser le terme « matières à l'état liquide » comme au 4.3.2.2.4 (voir annexe I). **Le Secrétariat est prié de soumettre ces décisions du Groupe de travail permanent à la Réunion commune en mars 2022. Jusqu'à la confirmation de la Réunion commune, la modification au 6.8.2.2.4 reste entre crochets.**

Épaisseur minimale de paroi

28. Dans le document informel INF.11, le Cefic et l'UIP proposent pour les très grands conteneurs-citernes une épaisseur de paroi minimale de 4,5 mm quel que soit le matériau employé. Selon les informations du représentant du Cefic, une épaisseur de paroi minimale de 3 mm a été utilisée jusqu'ici pour les très grands conteneurs-citernes, comme pour les conteneurs-citernes ISO, laquelle a été élevée à 3,4 mm pour tenir compte d'une tolérance pour la corrosion.
29. La représentante de la Belgique explique que les discussions au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » ont conduit à une augmentation de l'épaisseur minimale à 4,13 mm par l'entreprise Van Hool pour les très grands conteneurs-citernes qu'elle construit.
30. **Le Groupe de travail permanent est d'accord avec le principe de prescrire une épaisseur minimale de paroi de 4,5 mm dans l'édition 2023 du RID. Les représentants de l'UIP et du Cefic sont priés d'adresser sur ce point également une proposition, comprenant une mesure transitoire appropriée, à la Réunion commune de mars 2022 (délai : 17 décembre 2021) et de motiver les modifications corollaires nécessaires, en particulier concernant la non-applicabilité de la formule avec racine cubique.**

Révision des exigences pour la protection des citernes contre les dommages causés par des chevauchements de tampons (dispositions spéciales TE 22 et TE 25)

Document informel : [INF.6](#) (UIP)

31. Le représentant de l'UIP présente son document de consultation dans lequel est proposée une révision des exigences pour la protection des citernes contre les dommages causés par des chocs de tamponnement ou des chevauchements de tampons. Il explique que l'UIP prévoit début 2022 un atelier auquel seront invités l'UIC, ainsi que des constructeurs et détenteurs de wagons.
32. Plusieurs représentants soulignent qu'à l'étape 1 du projet devrait également être introduite la disposition du 6.8.3.1.6 selon laquelle les wagons-citernes pour gaz doivent être équipés de tampons d'une plus grande capacité d'emmagasinement en dynamique.

33. Le représentant de l'UIC explique que des essais d'impact ont été menés par le passé avec des wagons équipés de dispositifs anti-chevauchement des tampons. Les conclusions de ces essais devraient être prises en compte dans les travaux de l'atelier organisé par l'UIP. Il suggère en outre que des questions d'exploitation devraient également être abordées.
34. Pour ce qui est de la protection des conteneurs-citernes, il est renvoyé aux dispositions du 4.3.2.3.2 et du 6.8.2.1.20, lesquelles pourraient être élargies. Il est souligné dans ce cadre **que la note de bas de page au 4.3.2.3.2 se concentre pour l'heure principalement sur des mesures de protection qui** ne sont pertinentes que pour le trafic routier.
35. Concernant les attelages automatiques numériques, il est remarqué que par souci d'économie, des dispositifs de protection des citernes contre les chevauchements de tampons devraient déjà être prévus pour les attelages automatiques. En Amérique du Nord, c'est après des accidents catastrophiques que les attelages automatiques avec dispositifs d'arrêt sont devenus obligatoires.
36. Il est convenu que le représentant de l'UIP contactera le Secrétariat de l'OTIF après l'atelier pour organiser le cas échéant une réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».

Proposition de modification du 4.3.2.2.4 du RID pour le transport ferroviaire de conteneurs-citernes

Documents informels : [INF.12](#) (Cefic)
[INF.14](#) (Allemagne)

37. L'objectif de la proposition du Cefic dans le document informel INF.12 est de supprimer, pour le transport de conteneurs-citernes uniquement transportés par le rail, la disposition du 4.3.2.2.4 qui prévoit pour les conteneurs-citernes partiellement remplis un taux de remplissage d'au moins 80 % ou d'au plus 20 % de leur capacité. La nécessité de cette modification est justifiée par des souhaits des clients. De plus, elle pourrait renforcer le trafic ferroviaire. Dans le cadre de l'analyse des risques pour les très grands conteneurs-citernes, des essais ont été menés avec différents taux de remplissage et différentes densités, qui ne provoqueraient pas de situations dangereuses pour les wagons-citernes, conteneurs-citernes ISO et très grands conteneurs-citernes.
38. Dans le document informel INF.14, l'Allemagne exprime l'opinion que les conclusions de l'analyse des risques ne sont pas suffisantes pour justifier la suppression de cette disposition pour le transport ferroviaire. Le représentant de l'Allemagne explique qu'un travail de recherche sur les répercussions des mouvements d'oscillation en trafic ferroviaire a été demandé par le Centre allemand de recherche sur le trafic ferroviaire (DZSF). Ce travail doit également inclure les wagons-citernes et conteneurs-citernes ISO.
39. Le Groupe de travail permanent salue ce travail de recherche supplémentaire. Étant donné que la disposition du 4.3.2.2.4 ne s'applique pas aux wagons-citernes et que des essais ont déjà été menés sur ceux-ci dans les années 1960, les wagons-citernes ne devraient être inclus qu'à des fins de comparaison. Les délégations sont priées de communiquer à la représentante de l'Allemagne quelles analyses devraient être réalisées dans le cadre de ce travail de recherche.

Obligations de sécurité des intervenants

Documents informels : [INF.1](#) (Belgique)
[INF.8](#) (ERA)
[INF.13](#) (Secrétariat)

40. En référence à la discussion menée à la 4^e session du Groupe mixte d'experts pour la coordination sur la base d'un document de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer (voir document informel INF.13, paragraphes 29 à 36), la représentante de la Belgique propose dans le document informel INF.1 de remplacer dans le RID le terme « exploitant d'un wagon-citerne » par celui de « détenteur d'un wagon-citerne ».
41. Dans son document informel INF.8, le représentant de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer exprime l'avis que la proposition de la Belgique tient uniquement compte du cas où l'entreprise ferroviaire n'est pas également le détenteur. Les obligations du détenteur devraient plutôt être attribuées à l'entreprise ferroviaire qui, dans le cas où elle fait appel aux services d'un détenteur, doit fixer contractuellement avec celui-ci quelles obligations il doit remplir. Le représentant de l'Agence précise que dans le cadre de la directive de l'UE sur la sécurité ferroviaire, seule l'entreprise ferroviaire est certifiée et que le système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire est contrôlé avant la délivrance du certificat de sécurité. Il explique que pour l'Agence, il n'est pas acceptable que les obligations des intervenants soient attribuées différemment dans le RID et dans la directive de l'UE sur la sécurité ferroviaire. Dans tous les cas, l'entreprise ferroviaire doit veiller que les autres intervenants remplissent correctement leurs obligations.
42. Les délégations qui prennent la parole ne voient pas de contradictions entre les deux domaines juridiques visés et n'appuient pas le document informel INF.8. Chaque domaine juridique peut établir ces propres définitions et obligations. Vis-à-vis des accords contractuels entre les entreprises ferroviaires et le détenteur, le RID offre de plus l'avantage d'être de droit public et de devoir être respecté indépendamment des contrats. Elles voient d'un œil critique l'introduction de l'entreprise ferroviaire comme nouvel intervenant puisque celle-ci est déjà définie comme transporteur. De plus, les obligations du RID sont associées à un rôle déterminé d'un intervenant, mais pas à une entreprise déterminée. En revanche, les délégations disent pouvoir appuyer le document informel INF.1 même si elles ne voient pas la nécessité d'une modification.
43. Le Secrétariat de l'OTIF rappelle le contexte du chapitre 1.4, qui a été élaboré conjointement pour tous les modes de transport terrestre. Il souligne que le 1.4.1.3 permet certes une répartition des obligations différente de celle prévue dans le RID/ADR/ADN, mais que cette possibilité n'a jamais été utilisée depuis 20 ans que le chapitre 1.4 existe. Au vu du champ d'application géographique du RID, il propose de ne pas modifier la structure générale du chapitre 1.4 et de simplement mentionner dans une note de bas page, si nécessaire, que la répartition des obligations est différente dans la directive de l'UE sur la sécurité ferroviaire.
44. Le représentant de l'UIP fait remarquer que dans de nombreux cas il n'y a pas de contrat direct entre l'entreprise ferroviaire et l'exploitant/le détenteur d'un wagon-citerne. En lieu et place, un contrat multilatéral entre différents détenteurs de wagons et entreprises ferroviaires, le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) est utilisé.
45. Le représentant de l'UIC rappelle que le chapitre 1.4 a été rédigé avant la mise en œuvre de la législation résultant de la réforme ferroviaire européenne. Des modifications ont été apportées par la suite pour tenir compte en partie de cette législation (en particulier, introduction d'une définition de « entité chargée de l'entretien (ECE) » et des obligations attribuées à cette entité selon la législation sur les marchandises dangereuses). Il souligne que les questions relevant du code de la sécurité routière en général ne sont pas traitées dans l'ADR.

46. Le représentant de la Commission européenne attire l'attention sur le fait que pour les modifications au RID dans les États membres de l'Union européenne, une décision du Conseil européen est nécessaire, laquelle doit considérer l'acquis de l'Union européenne. Il concède qu'il convient de tenir compte du plus large champ d'application géographique du RID. Au vu de l'absence de soutien à la proposition de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, il propose de ne procéder à aucune modification pour le moment et, le cas échéant, de revenir sur la question ultérieurement, éventuellement au sein d'un groupe de travail informel dans un premier temps.

POINT 6 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS

Reprise du chapitre 6.20 de l'annexe 2 au SMGS dans le RID

Document informel : [INF.9](#) (Comité de l'OSJD)

47. À l'aide de la présentation contenue dans le document informel INF.9, la représentante du Comité de l'OSJD lance une discussion sur la reprise dans le RID du chapitre 6.20 de l'annexe 2 au SMGS, qui comporte des prescriptions relatives à la construction, aux équipements, à l'agrément de type, aux épreuves et contrôles ainsi qu'au marquage des wagons-citernes dont le réservoir est fabriqué en matériaux métalliques et qui sont destinés à circuler sur le réseau ferroviaire d'écartement de voie de 1 520 mm. Elle explique qu'après l'entrée en vigueur du chapitre 6.20 le 1^{er} juillet 2022, le chapitre 6.8 de l'annexe 2 au SMGS ne contiendra plus que des prescriptions concernant les wagons pour écartement de voie de 1 435 mm et sera entièrement harmonisé avec le chapitre 6.8 du RID. Elle précise que pour l'annexe 2 au SMGS dans son ensemble, y compris le chapitre 6.20, des renvois à des normes russes sont incluses dans une annexe non juridiquement contraignante.
48. Le représentant de la Lettonie appuie la proposition de l'OSJD et explique que le chapitre 6.20 de l'annexe 2 au SMGS repose sur des prescriptions qui ont déjà fait leurs preuves dans la pratique. Il indique que la directive 2008/68/CE comporte une mesure transitoire pour les wagons construits avant le 1^{er} juillet 2005. Les wagons-citernes construits pour le marché de l'UE après cette date doivent satisfaire aux exigences de sécurité du RID et de la STI Wagons, laquelle prévoit une dérogation pour les wagons à 1 520 mm et renvoie à la législation nationale.
49. Le Groupe de travail permanent est ouvert à la proposition de l'OSJD. La reprise dans le RID des prescriptions relatives aux wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm serait surtout un avantage pour les États parties au RID qui sont également parties au SMGS et dans lesquels des wagons-citernes pour les deux écartements de voie sont transportés selon les deux régimes juridiques différents. Il est convenu d'examiner plus en détail le chapitre 6.20 dans le cadre du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». L'OSJD mettra à cet effet une version anglaise à disposition dans laquelle les passages qui diffèrent du chapitre 6.8 du RID seront apparents.
50. Les départements juridiques du Secrétariat de l'OTIF et de la Commission européenne sont priés de vérifier si la reprise de prescriptions de l'OSJD, à l'élaboration desquelles tous les États parties au RID n'ont pas participé, pose des problèmes juridiques.

POINT 7 : Informations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

Document informel : [INF.5](#) (ERA)

51. Le Groupe de travail permanent prend note des informations fournies par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dans le document informel INF.5.
52. À la demande des représentants de l'UIC et du Royaume-Uni, il est confirmé que la fonction de prévention des déraillements, la fonction de détection des déraillements et la fonction de

détection des déraillements et de déclenchement ne seront pas uniquement prescrites pour les wagons de marchandises dangereuses dans la révision de la STI en 2022 et qu'il n'y aura pas d'incidence sur l'équipement volontaire des wagons de marchandises dangereuses avec des dispositifs de détection conformément au nota du 7.1.1. Si un wagon de marchandises est équipé d'un dispositif de détection, celui-ci doit satisfaire aux exigences de la STI. Il n'est pas jugé nécessaire d'adapter le nota au 7.1.1 pour le moment. La question pourra être réexaminée après la publication de la STI.

53. Concernant l'adaptation du guide d'application de la STI Wagons, qui fait désormais référence également au 6.8.2.1.2 du RID, la Présidente suggère d'examiner un renvoi à ce guide d'application sur le site Internet de l'OTIF.
54. En réponse à une question du représentant de l'UIC, le représentant de l'Agence l'UE pour les chemins de fer souligne que les accidents signalés à l'Agence sont liés à la directive sur la sécurité ferroviaire, dont les critères pour l'établissement de rapport diffèrent de ceux du 1.8.5.

Observations de l'autorité nationale de sécurité belge quant à la compréhension du guide de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer sur la demande de certificats de sécurité concernant les marchandises dangereuses

Documents informels : [INF.7](#) (ERA)
[INF.13](#) (Secrétariat)

55. Le Groupe de travail permanent prend note du document informel INF.7 de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer qui traite une question soulevée par la Belgique dans le document informel [INF.5](#) de la 4^e réunion du Groupe mixte d'experts pour la coordination (voir également document informel INF.13, paragraphes 61 à 63).

Point 8 : Divers

Présentation du Centre allemand de recherche sur le trafic ferroviaire (DZSF) à la 12^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

Documents informels : [INF.10](#) (Cefic)
[INF.14](#) (Allemagne)

56. À la dernière session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, le DZSF avait exposé les conclusions d'un examen approfondi de l'évaluation des risques des très grands conteneurs-citernes présentée par BASF (voir document informel [INF.14](#) et rapport [OTIF/RID/CE/GTP/2020-A](#), paragraphes 55 à 58).
57. Dans le document informel INF.10, le représentant du Cefic commente les différents résultats d'examen établis par DZSF. Ces remarques du représentant du Cefic sont à leur tour commentées dans le document informel INF.14.
58. Le représentant du Cefic et la représentante de l'Allemagne proposent de discuter de ces commentaires au cours d'une réunion avec la participation de l'université technique de Berlin, qui a réalisé l'évaluation des risques sur mandat de BASF, et de DZSF. Les délégations ayant encore des commentaires sur les documents informels INF.10 et INF.14 sont priées de les transmettre à la représentante de l'Allemagne.
59. Le représentant de l'UIP signale qu'une disposition pour les très grands conteneurs-citernes devrait encore être prévue pour le 6.8.2.1.2. Pendant les essais menés par BASF, des accélérations jusqu'à 3g ont été mesurées sur les bosses de triage équipées de freins de voie.

Clôture de la réunion

60. En réponse au représentant de la Commission européenne, le Secrétariat explique qu'une version consolidée des textes devant entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2023 sera disponible à la mi-avril 2022. Ce document comportera comme à l'accoutumée également les dernières décisions de la Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, 14-18 mars 2022) qui devront encore être examinées par le Groupe de travail permanent en mai 2022 avant l'adoption finale de tous les amendements par la Commission d'experts du RID. Le Secrétariat tâchera de finaliser le rapport sur la présente session d'ici à la réunion du 17 décembre 2021 du groupe d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'UE. Ce rapport comportera en annexe les textes adoptés en session. Les décisions de principe pour lesquelles il faut encore rédiger des textes seront de plus mis en gras.

Remerciements

61. La Présidente remercie le Secrétariat pour la bonne préparation de la session, compliquée par la soumission tardive de nombreux documents. Elle remercie également les interprètes pour leur contribution au succès de la réunion, ainsi que l'assemblée pour sa participation active.
62. Le Vice-président remercie la Présidente de sa conduite efficace des discussions malgré les conditions difficiles. Il souligne que la présentation tardive des documents a pour conséquence que peu de progrès peuvent être accomplis en session pendant les discussions, **ce qui est également au détriment des auteurs de documents eux-mêmes.**

Prochaine session

63. La 14^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu les 23 et 24 mai 2022 à Berne. La 56^e session de la Commission d'experts du RID se tiendra directement après, le 25 mai 2022. Le délai de soumission des documents pour les deux sessions court jusqu'au **8 avril 2022.**
-

**Textes adoptés par la 13^e session du Groupe de travail permanent
de la Commission d'experts du RID**

A. Document OTIF/RID/CE/GTP/2021/5 adopté avec les modifications suivantes :

Chapitre 1.1

1.1.4.7 Dans le nota, remplacer « 5.4.1.1.23 » par :

« 5.4.1.1.24 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 1.2

1.2.1 [L'amendement relatif à la définition de « **bouteille surmoulée** » dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

[L'amendement relatif à la définition de « **réceptif à pression** » dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

Supprimer les amendements relatifs aux définitions suivantes :

- « conteneur à gaz à éléments multiples (CGEM) »,
- « entité chargée de l'entretien (ECE) »,
- « gaz de pétrole liquéfié (GPL) »,
- « gaz naturel comprimé (GNC) »,
- « gaz naturel liquéfié (GNL) »,
- « grand réceptif pour vrac (GRV) »,
- « indice de sûreté-criticité (CSI) »,
- « indice de transport (TI) »,
- « température de décomposition auto-accélérée (TDAA) »,
- « température de polymérisation auto-accélérée (TPAA) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

1.2.3 Remplacer l'adresse de « **CGA** » par :

« Compressed Gas Association, 8484 Westpark Drive, Suite 220, McLean, Virginia 22102, États-Unis d'Amérique ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 1.6

1.6.1.51 Dans le premier tiret, remplacer « isothiazole » par :

« isothiazol ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

1.6.3.54 Au début, supprimer :

« et la reconnaissance réciproque ».

[Document de référence : document informel INF.4 tel qu'amendé]

1.6.4 Ajouter le nouvel amendement suivant :

« **1.6.4.55** Après « du 6.9.6.1 », insérer un renvoi à la note de bas de page libellée comme suit :

« *) Version du RID applicable du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2022. ».

Chapitre 1.8

1.8.7.1.2 [L'amendement à l'alinéa a) dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

1.8.7.5.3 À la fin, insérer un renvoi à la note de bas de page libellée comme suit :

« * Dans un tel cas, l'autorité compétente doit également informer l'autorité nationale de sécurité (ANS) de l'État partie au RID concerné, également membre de l'Union européenne, dans le but d'évaluer les actions de suivi devant être appliquées par l'ANS selon l'article 26 sur la « non-conformité de véhicules ou de types de véhicules avec les exigences essentielles » de la directive (UE) 2016/797 et l'article 7, § 4, du règlement d'exécution (UE) 2018/545, portant sur le partage « d'informations ayant trait aux questions techniques et opérationnelles qui pourraient être utiles dans le cadre de la délivrance d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'une autorisation de mise sur le marché ».

Dans les États parties au RID qui sont également parties aux ATMF mais ne sont pas membres de l'Union européenne, l'autorité compétente doit également informer l'autorité compétente au sens de l'article 5 des Règles uniformes ATMF dans le but d'évaluer la nécessité d'actions de suivi, en particulier selon l'article 10a des Règles uniformes ATMF, portant sur la non-conformité de véhicules ou de types de véhicules, et si applicable selon l'article 8a des Règles uniformes APTU si des lacunes sont anticipées dans les PTU. ».

1.8.7.8.1 [L'amendement à l'alinéa c) dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

1.8.7.8.2 [L'amendement à l'alinéa c) dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 3.2

3.2.1 Modifier l'amendement à la note explicative de la colonne (12) pour lire comme suit :

« **3.2.1** Dans la note explicative de la colonne (12), supprimer l'avant-dernier paragraphe avant le nota. ».

Chapitre 4.3

4.3.3.3.2 Modifier l'amendement pour lire comme suit :

« 4.3.3.3.2 Modifier pour lire comme suit :

« 4.3.3.3.2 (supprimé) ». ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/3]

Chapitre 4.4

Remplacer les amendements par l'amendement suivant :

« **Chapitre 4.4** Modifier pour lire comme suit :

« **Chapitre 4.4** (supprimé) ». ».

Chapitre 5.4

5.4.1.1 Modifier l'amendement comme suit :

– Remplacer « 5.4.1.1.22 » par :

« 5.4.1.1.23 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

– Remplacer « 5.4.1.1.23 » par :

« 5.4.1.1.24 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 6.2

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

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

6.2.4.1 Dans les amendements au tableau relatifs aux normes figurant sous « ***pour la conception et la fabrication des récipients à pression ou des enveloppes de récipients à pression*** », supprimer tous les crochets.

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 6.7

Modifier l'amendement au nota 1 sous le titre pour lire comme suit :

« Dans le nota 1 (nota actuel), supprimer :

« pour les conteneurs-citernes en matière plastique renforcée de fibres, voir chapitre 6.9 ; ». ».

Chapitre 6.8

Modifier l'amendement au nota 1 sous le titre pour lire comme suit :

« Dans le nota 1 (nota actuel), remplacer « pour les conteneurs-citernes en matière plastique renforcée de fibres, voir chapitre 6.9 » par :

« pour les citernes mobiles dont les réservoirs sont constitués de matière plastique renforcée de fibres (PRF), voir chapitre 6.9 ». ».

6.8.2.2.1 Supprimer les crochets.

6.8.2.2.4 Modifier les amendements pour lire comme suit :

« **6.8.2.2.4** Dans la colonne de gauche remplacer « rabattables » par :

« articulés ».

Dans la colonne de droite, après la première phrase, insérer le nouveau paragraphe suivant :

[« Pour les [très grands conteneurs-citernes], destinés au transport de matières à l'état liquide, qui ne sont pas partagés en sections d'une capacité maximales de 7 500 litres au moyen de cloisons ou de brise-flots, ces ouvertures doivent être munies de fermetures conçues pour une pression d'épreuve d'au moins 0,4 MPa (4 bar). Les couvercles de dôme articulés pour ces conteneurs-citernes ayant une pression d'épreuve supérieure à 0,6 MPa (6 bar) ne sont pas autorisés. ».] ».

[Document de référence : document informel INF.11]

6.8.2.2.10 Remplacer « 6.8.3.9.2 » par :

« 6.8.3.2.9 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

6.8.3.2.9 Modifier l'amendement pour lire comme suit :

« **6.8.3.2.9** Modifier pour lire comme suit :

« **6.8.3.2.9** Les citernes destinées au transport des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous peuvent être équipées de soupapes de sécurité.

Les citernes destinées au transport des gaz liquéfiés inflammables doivent être équipées de soupapes de sécurité. Les citernes destinées au transport des gaz comprimés, des gaz liquéfiés non inflammables ou des gaz dissous peuvent être équipées de soupapes de sécurité.

Lorsqu'elles sont installées, les soupapes de sécurité doivent satisfaire aux prescriptions des 6.8.3.2.9.1 à 6.8.3.2.9.5.

- 6.8.3.2.9.1** Les soupapes de sécurité doivent pouvoir s'ouvrir automatiquement sous une pression comprise entre 0,9 et 1,0 fois la pression d'épreuve de la citerne sur laquelle elles sont montées. Elles doivent être d'un type qui puisse résister à des contraintes dynamiques, y compris le mouvement d'un liquide. L'emploi de soupapes à fonctionnement par gravité ou à masse d'équilibrage est interdit. Le débit requis des soupapes de sécurité doit être calculé conformément à la formule du 6.7.3.8.1 et la soupape de sécurité doit être conforme au moins aux prescriptions du 6.7.3.9.

NOTA. Pour l'application de ce paragraphe, la valeur de 120 % de la PMSA indiquée au 6.7.3.8.1 doit être remplacée par 0,9 fois la pression d'épreuve de la citerne.

Les soupapes de sécurité doivent être conçues ou protégées pour empêcher la pénétration d'eau ou d'autre substance étrangère qui pourrait nuire à leur bon fonctionnement. Cette protection ne doit pas affecter leurs performances.

- 6.8.3.2.9.2** Si les citernes devant être fermées hermétiquement sont équipées de soupapes de sécurité, celles-ci doivent être précédées d'un disque de rupture et les conditions ci-après doivent être observées :
- a) la pression minimale d'éclatement à 20 °C, tolérances incluses, doit être supérieure ou égale à 1,0 fois la pression d'épreuve ;
 - b) la pression maximale d'éclatement à 20 °C, tolérances incluses, doit être inférieure ou égale à 1,1 fois la pression d'épreuve ;
 - c) le disque de rupture ne doit pas réduire le débit requis ou le bon fonctionnement de la soupape de sécurité.

Un manomètre ou un autre indicateur approprié doit être installé dans l'espace entre le disque de rupture et la soupape de sécurité pour permettre de détecter une rupture, une perforation ou une fuite du disque.

- 6.8.3.2.9.3** Les soupapes de sécurité doivent être directement raccordées au réservoir ou directement raccordées à la sortie du disque de rupture.
- 6.8.3.2.9.4** Chacune des entrées des soupapes de sécurité doit être placée au sommet du réservoir, aussi près que possible du centre transversal du réservoir. Dans des conditions de remplissage maximal, toutes les entrées des soupapes de sécurité doivent être situées dans la phase gazeuse du réservoir et les dispositifs doivent être installés de telle manière que les gaz puissent s'échapper sans rencontrer d'obstacle. Pour les gaz liquéfiés inflammables, les vapeurs évacuées doivent être dirigées loin du réservoir de manière à ne pas pouvoir être rabattues vers lui. Des dispositifs de protection déviant le jet de vapeur peuvent être admis à condition que le débit requis pour les soupapes de sécurité ne soit pas réduit.
- 6.8.3.2.9.5** Des dispositions doivent être prises pour protéger les soupapes de sécurité contre les dommages causés par le renversement de la citerne ou les chocs d'obstacles en partie supérieure. Dans la mesure du possible, les soupapes de sécurité ne doivent pas dépasser du profil du réservoir. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/4]

Chapitre 6.9

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

6.9.2.1 Dans la définition de « *Température de transition vitreuse* », remplacer « (*T_g*) » par :
« (*T_g*) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

6.9.2.7.1.2 À l'alinéa h), remplacer « T_g » par :

« T_g » (deux fois).

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 6.10

Modifier l'amendement au nota 1 sous le titre pour lire comme suit :

« Dans le nota 1 sous le titre, remplacer « pour les conteneurs-citernes en matière plastique renforcée de fibres, voir chapitre 6.9 » par :

« pour les citernes mobiles dont les réservoirs sont constitués de matière plastique renforcée de fibres (PRF), voir chapitre 6.9 ». ».

7.2.4 [L'amendement dans les versions anglaise et allemande ne s'applique pas au texte français.]

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

B. Amendements supplémentaires :

Chapitre 1.1

1.1.4.5.2 Dans la note de bas de page 3, remplacer « (www.otif.org) » par :

« (http://otif.org/fr/?page_id=176) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 1.4

1.4.3.3 Dans le nota, remplacer « (www.otif.org) » par :

« (http://otif.org/fr/?page_id=1103) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

1.4.3.7.1 Dans le nota, remplacer « (www.otif.org) » par :

« (http://otif.org/fr/?page_id=1103) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 1.5

- 1.5.1.1** Dans la note de bas de page 18, remplacer « (www.otif.org) » par :
« (http://otif.org/fr/?page_id=176) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 1.6

- 1.6.1.1** Remplacer « 30 juin 2021 » par :
« 30 juin 2023 ».

Remplacer « 31 décembre 2020 » par :
« 31 décembre 2022 ».

Dans la note de bas de page 19, remplacer « 1^{er} janvier 2019 » par :
« 1^{er} janvier 2021 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

- 1.6.3** Ajouter les nouvelles mesures transitoires suivantes :

- « **1.6.3.57** Les wagons-citernes construits avant le 1^{er} janvier 2024 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2022, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions applicables à partir du 1^{er} janvier 2023 en ce qui concerne le montage des soupapes de sécurité conformément au 6.8.3.2.9, peuvent encore être utilisés.

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/4 tel qu'amendé]

- 1.6.3.58** Les procédures utilisées par l'autorité compétente pour l'agrément des experts, pour la réalisation de contrôles et épreuves sur les wagons-citernes et pour la reconnaissance réciproque de ces contrôles et épreuves, qui sont conformes aux prescriptions du 6.8.2.4.6 en vigueur jusqu'au 31 décembre 2022 mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 1.8.6 applicables à partir du 1^{er} janvier 2023 peuvent continuer à être utilisées jusqu'au 31 décembre 2032.

NOTA. Pendant cette période, le Secrétariat de l'OTIF publie, séparément de la liste visée au 1.8.6.2.4 applicable à partir du 1^{er} janvier 2023, une liste des experts reconnus pour l'exécution des épreuves sur les citernes des wagons-citernes conformément aux dispositions du 6.8.2.4.6 applicables jusqu'au 31 décembre 2022. ».

[Document de référence : document informel INF.4 tel qu'amendé]

Chapitre 1.8

- 1.8.5.4** À la troisième page du « Modèle de rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses », dans la case réservée à la note (3), ajouter en fin de liste le nouveau numéro suivant :

« 17 MEMU ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/2]

Chapitre 1.9

1.9.3 Dans la note de bas de page 24, remplacer « (www.otif.org) » par :

« (http://otif.org/fr/?page_id=1103) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 2.2

2.2.7.2.3.4.2 Remplacer « 2.2.7.2.3.1.4 » par :

« 2.2.7.2.3.4.3 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 3.2

3.2.1 À la fin des explications pour la colonne (10), ajouter :

« Pour les citernes mobiles en matière plastique renforcée de fibres (PRF), voir le chapitre 6.9. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 4.2

Dans le nota 1 sous le titre, supprimer :

« pour les conteneurs-citernes en matière plastique renforcée de fibre, voir chapitre 4.4 ; ».

Chapitre 4.3

Dans le nota sous le titre, supprimer :

« pour les conteneurs-citernes en matière plastique renforcée de fibre, voir chapitre 4.4 ; ».

4.3.3.4.1 À l'alinéa a), au deuxième sous-paragraphe, remplacer « si sur les deux côtés latéraux du wagon les panneaux rabattables sont visibles » par :

« si, en cas d'utilisation de panneaux rabattables, les bons panneaux sont visibles sur les deux côtés latéraux du wagon ».

[Document de référence : document informel INF.3 tel qu'amendé]

Chapitre 4.5

Dans le nota sous le titre, supprimer :

« ; pour les conteneurs-citernes en matière plastique renforcée de fibre, voir chapitre 4.4 ».

Chapitre 5.4

5.4.1.1.12 Remplacer « 1^{er} JANVIER 2021 » par :

« 1^{er} JANVIER 2023 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

5.4.1.1 Ajouter le nouveau **5.4.1.1.22** suivant :

« **5.4.1.1.22** (réservé) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 6.2

6.2.4.1 Modifier le texte avant le tableau pour lire comme suit :

« **Conception, fabrication, et contrôle et épreuve initiaux**

Depuis le 1^{er} janvier 2009, l'application des normes citées en référence est devenue obligatoire. Les exceptions sont traitées au 6.2.5.

Les certificats d'agrément de type doivent être délivrés conformément au 1.8.7. Pour la délivrance du certificat d'agrément de type, une norme applicable selon l'indication dans la colonne (4) doit être choisie dans le tableau ci-dessous. Si plus d'une norme peut être appliquée, seule l'une d'entre elles doit être choisie.

La colonne (3) indique les paragraphes du chapitre 6.2 auxquels la norme est conforme.

La colonne (5) indique la date ultime à laquelle les agréments de type existants doivent être retirés conformément au 1.8.7.2.4 ; si aucune date n'est indiquée, l'agrément de type demeure valide jusqu'à sa date d'expiration.

Les normes doivent être appliquées conformément au 1.1.5. Elles doivent être appliquées en totalité à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous.

Le champ d'application de chaque norme est défini dans l'article de champ d'application de la norme à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Dans le tableau, remplacer le titre de la colonne (3) par :

« Prescriptions auxquelles la norme est conforme ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

6.2.4.2 Modifier le quatrième paragraphe (commençant par « Si plus d'une norme est... ») pour lire comme suit :

« Les normes doivent être appliquées en totalité à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous. Si plus d'une norme est citée en référence

pour l'application des mêmes prescriptions, seule l'une d'entre elles doit être appliquée. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 6.5

6.5.5.1.6 À l'alinéa a), à la fin, ajouter :

« C = contenance en litres ; ».

Chapitre 6.8

6.8.2.6.1 Modifier le texte avant le tableau pour lire comme suit :

« Conception et construction

Depuis le 1^{er} janvier 2009, l'application des normes citées en référence est devenue obligatoire. Les exceptions sont traitées aux 6.8.2.7 et 6.8.3.7.

Les certificats d'agrément de type doivent être délivrés conformément aux 1.8.7 et 6.8.2.3. Pour la délivrance du certificat d'agrément de type, une norme applicable selon l'indication dans la colonne (4) doit être choisie dans le tableau ci-dessous. Si plus d'une norme peut être appliquée, seule l'une d'entre elles doit être choisie.

La colonne (3) indique les paragraphes du chapitre 6.8 auxquels la norme est conforme.

La colonne (5) indique la date ultime à laquelle les agréments de type existants doivent être retirés conformément au 1.8.7.2.2.2 ; si aucune date n'est indiquée, l'agrément de type demeure valide jusqu'à sa date d'expiration.

Les normes doivent être appliquées conformément au 1.1.5. Elles doivent être appliquées en totalité à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous.

Le champ d'application de chaque norme est défini dans l'article de champ d'application de la norme à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Dans le tableau, remplacer le titre de la colonne (3) par :

« Prescriptions auxquelles la norme est conforme ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Dans le tableau, sous « **Pour la conception et la construction des citernes** », pour la norme « EN 13094:2015 », dans le nota, remplacer « (www.otif.org) » par :

« (http://otif.org/fr/?page_id=1103) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

6.8.2.6.2 Modifier le texte avant le tableau pour lire comme suit :

« Contrôles et épreuves »

L'utilisation d'une norme citée en référence est obligatoire.

Une norme applicable selon l'indication dans la colonne (4) doit être choisie dans le tableau ci-dessous pour les contrôles et épreuves des citernes.

La colonne (3) indique les paragraphes du chapitre 6.8 auxquels la norme est conforme.

Les normes doivent être appliquées conformément au 1.1.5.

Le champ d'application de chaque norme est défini dans l'article de champ d'application de la norme à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Modifier le tableau comme suit :

- Remplacer le titre de la colonne (3) par :
« Prescriptions auxquelles la norme est conforme ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

- Supprimer la rubrique pour la norme « EN 12972:2007 ».

[Document de référence : document informel INF.9 de la 110^e session du WP.15]

- Pour la norme « EN 12972:2018 », dans la colonne (4), remplacer « Obligatoirement à partir du 1^{er} juillet 2021 » par :

« Jusqu'à nouvel ordre ».

[Document de référence : document informel INF.9 de la 110^e session du WP.15]

6.8.3.5.7 Dans la colonne de gauche, remplacer « pour les citernes à utilisation multiple, la désignation officielle de transport du gaz transporté doit être indiquée avec la limite de charge sur le même panneau rabattable. Les panneaux rabattables doivent être conçus et pouvoir être assurés » par :

« pour les citernes à utilisation multiple, la désignation officielle de transport du gaz transporté doit, en cas d'utilisation de panneaux rabattables, être indiquée avec la limite de charge sur le même panneau rabattable. Si de tels panneaux sont utilisés, ils doivent être conçus et pouvoir être assurés ».

[Document de référence : document informel INF.3 tel qu'amendé]

6.8.3.6 Modifier le texte après le nota pour lire comme suit :

« Depuis le 1^{er} janvier 2009, l'application des normes citées en référence est devenue obligatoire. Les exceptions sont traitées au 6.8.3.7.

Les certificats d'agrément de type doivent être délivrés conformément aux 1.8.7 et 6.8.2.3. Pour la délivrance du certificat d'agrément de type, une norme applicable selon l'indication dans la colonne (4) doit être choisie dans le tableau ci-dessous. Si plus d'une norme peut être appliquée, seule l'une d'entre elles doit être choisie.

La colonne (3) indique les paragraphes du chapitre 6.8 auxquels la norme est conforme.

La colonne (5) indique la date ultime à laquelle les agréments de type existants doivent être retirés conformément au 1.8.7.2.2.2 ; si aucune date n'est indiquée, l'agrément de type demeure valide jusqu'à sa date d'expiration.

Les normes doivent être appliquées conformément au 1.1.5. Elles doivent être appliquées en totalité à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous.

Le champ d'application de chaque norme est défini dans l'article de champ d'application de la norme à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Dans le tableau, remplacer le titre de la colonne (3) par :

« Prescriptions auxquelles la norme est conforme ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Chapitre 7.4

7.4 Dans la deuxième phrase, supprimer :

« , 4.4 ».

Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

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

Afghanistan

M. Abdul Alim **Ghairat**

Allemagne/Deutschland/Germany

M^{me} Gudula **Schwan**

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

M. Frank **Jochems**

M. Philipp **Unger**

M. Jonathan **Günther**

M. Zaki **Kebdani**

Autriche/Österreich/Austria

M. Othmar **Krammer**

Belgique/Belgien/Belgium

M^{me} Caroline **Bailleux**

Croatie/Kroatien/Croatia

M. Mario **Pavić**

Danemark/Dänemark/Denmark

M^{me} Bolette **Daugaard**

Espagne/Espanien/Spain

M. Luis **del Prado Arévalo**

M^{me} Francisca **Rodríguez Guzmán**

M^{me} Ana **Rodríguez Gallego**

M. Jaime **Fraile Torrecilla**

Finlande/Finnland/Finland

M. Jouni **Karhunen**

France/Frankreich/France

M. Michel **Korhel**
M^{me} Ariane **Roumier**

Italie/Italien/Italy

M^{me} Mariella **di Febbo**
M. Benedetto **Legittimo**
M. Salvatore **Ullo**
M. Mattia **Madrigale**
M. Andrea Giuseppe **Ercole**

Lettonie/Lettland/Latvia

M. Dainis **Lācis**
M. Juris **Pakalns**
M^{me} Lubova **Marigina**
M^{me} Gunta **Priedniece**

Lituanie/Litauen/Lithuania

M^{me} Liubove Meile **Vanceviciene**

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

M. Iliass **Zerktouni**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

M. Arjan **Walsweer**
M^{me} Sam **van de Snepscheut**
M. Mark **Van de Ven**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

M. Luboš **Knížek**
M^{me} Alena **Zátopková**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

M^{me} Anita **Moinizadeh**
M. Arne **Bale**

Slovaquie/Slowakei/Slovakia

M^{me} Olga **Dmitrieva**

Suède/Schweden/Sweden

M. Joakim **Agås**

Suisse/Schweiz/Switzerland

M^{me} Valérie **Blanchard**

II. États non parties au RID/Nicht-RID-Vertragsstaaten/Non-RID Contracting States

Russie/Russland/Russia

M. Ivan **Khilov**

**III. Organisations internationales gouvernementales/
Internationale Regierungsorganisationen/ International governmental organisations**

Union européenne/Europäische Union/European Union

M. Roberto **Ferravante**
M. Mircea **Ionescu**

Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer / Eisenbahnagentur der Europäischen Union / European Union Agency for Railways (ERA)

M. Emmanuel **Ruffin**
M^{me} Nathalie **Duquenne**
M. Simon **d'Albertanson**

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) / Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) / Organization for Cooperation between Railways (OSJD)

M^{me} Jelena **Agamalova**

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

Cefic

M. Jörg **Roth** (VCI)
M. Marc Frederic **Schroeder** (BASF)
M. Gerhard **Bruss** (BASF)

UIC

M. Joost **Overdijkink**
M. Jean-Georges **Heintz**

UIP

M. Rainer **Kogelheide**
M. Oliver **Behrens**
M. Philippe **Laluc**

UIRR

M. Ullrich **Lück**

UNIFE

M. Tomasz **Wilk**

V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

M. Wolfgang **Küpper**
M. Jochen **Conrad**
M^{me} Katarina **Burkhard**

VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

M^{me} Viviane **Vaucher**
M^{me} Regina **Reuschle**
M. Werner **Küpper**
M^{me} Joana **Meenken**
M^{me} Laura **Keller**
M. David **Ashman**
M^{me} Irina **Peremota**
M^{me} Helena **Gizeleza**
