

**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/2011-A**

**9 février 2012**

Original : allemand

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

---

**Rapport final sur la 50<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID**

**(Malmö, 21 – 25 novembre 2011)**

SOMMAIRE

	Para- graphes	Page
Point 1 : Adoption de l'ordre du jour	1	3
Point 2 : Présence et quorum	2 – 4	3
Point 3 : Élection du bureau	5 – 6	3
Point 4 : Harmonisation avec la 17 <sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU pour le transport de marchandises dangereuses ainsi qu'approbation des modifications adoptées par la Réunion commune RID/ADR/ADN dans les années 2010 et 2011	7 – 25	3
Point 5 : Autres propositions	26 – 57	6
Point 6 : Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »	58 – 81	10
Point 7 : Approbation des textes adoptés et des mesures transitoires ainsi que mise en vigueur	82	14
Point 8 : Informations du CIT et de l'UIC concernant l'avancement des travaux dans le cadre du projet eRailFreight	83	14
Point 9 : Informations de l'Agence ferroviaire européenne (ERA)	84 – 90	15
Point 10 : Questions diverses	91 – 103	15

**Annexe I :** Textes adoptés

**Annexe II :** Présentation du projet eRailFreight

**Annexe III :** Liste des participants

Document OTIF/RID/CE/2011-A/Add.1

**Point 1 : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

*Document :* A 81-03/502.2011 (Secrétariat)

*Document informel :* INF.1 (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire figurant dans la lettre d'invitation A 81-03/502.2011 du 8 septembre 2011 et la liste de documents publiée par le Secrétariat dans le document informel INF.1 ont été adoptés après l'inscription du document informel INF.16 au point 10 de l'ordre du jour.

**Point 2 : PRÉSENCE ET QUORUM**

2. Le Secrétariat constate que seuls 13 des 43 États membres disposant du droit de vote sont présents à l'ouverture de la session et que le quorum défini à l'article 20, § 1, du Règlement intérieur ( $\frac{1}{3}$  des États membres) n'est donc pas atteint.
3. Le représentant de l'Union européenne déclare qu'il représente 22 États membres de l'UE et que le quorum est donc atteint. Le Secrétariat fait cependant remarquer que, conformément à l'article 38, § 2, de la COTIF, les organisations régionales ne peuvent exercer que les droits qui reviennent à leurs États membres au titre de la Convention. Or, la COTIF ne prévoit un droit de vote qu'en cas de présence physique ou de transmission du droit de vote à un autre État membre. De plus, l'article 6, § 4, de l'Accord d'adhésion prévoit que l'Union européenne doit informer le Secrétaire général de l'OTIF en temps voulu des points de l'ordre du jour pour lesquels elle exercera le droit de vote de ses États membres, afin qu'il puisse à son tour en informer les autres États membres. Cette information n'a cependant pas été donnée.
4. Finalement, l'arrivée tardive du représentant du Luxembourg permet de toute façon d'atteindre le quorum **selon les critères du Secrétariat également. La Commission d'experts du RID peut alors valablement statuer eu égard à ces différentes interprétations du droit. Les représentants de l'Italie et de l'Espagne arriveront ensuite portant le nombre d'États parties au RID présents à 16.**

**Point 3 : ÉLECTION DU BUREAU**

5. M. Helmut Rein (Allemagne) est réélu président. M<sup>me</sup> Caroline Bailleux (Belgique) est élue vice-présidente. Sur proposition du Secrétariat, cette élection restera valable pour la 51<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID, lors de laquelle les dernières décisions relatives à l'édition 2013 du RID pourraient être prises.
6. Le président souligne le bon travail accompli jusqu'à présent par la Commission d'experts du RID. Selon lui, l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF va modifier le travail de la Commission mais cela ne doit pas être perçu comme **un problème**. La réunion de coordination **des États membres de l'UE** ayant précédé la session a montré que tous les États membres de l'UE et la Commission européenne manifestaient de l'intérêt pour un mode de travail pragmatique, fondement de la réussite des travaux antérieurs de la Commission d'experts du RID.

**Point 4 : HARMONISATION AVEC LA 17<sup>E</sup> ÉDITION DES RECOMMANDATIONS DE L'ONU POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES AINSI QU'APPROBATION DES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LA RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN DANS LES ANNÉES 2010 ET 2011**

*Document :* OTIF/RID/CE/2011/9 (Secrétariat)

*Document informel :* INF.7 (Secrétariat)

7. Le document OTIF/RID/CE/2011/9 préparé par le Secrétariat et contenant les textes adoptés par la Réunion commune dans les années 2010 et 2011 et par la Commission d'experts du RID dans les années 2009 et 2010 est adopté par la Commission d'experts du RID sous réserve des modifications suivantes.

#### **Sous-section 1.1.3.3 c)**

8. La Commission d'experts du RID se rallie à la décision du WP.15 de déplacer le texte de la nouvelle sous-section 1.1.3.3 c) vers la disposition spéciale 363 afin de mieux harmoniser le RID avec la 17<sup>e</sup> édition du Règlement type de l'ONU (cf. annexe I).

#### **Section 6.11.5**

9. Le WP.15 avait dans un premier temps rejeté l'insertion de nouvelles prescriptions pour les conteneurs pour vrac souples tant qu'il n'existait pas de prescriptions complémentaires, en particulier pour l'arrimage. Puisqu'aucune délégation de la Commission d'experts du RID ne se prononce en faveur de l'insertion dans le RID des nouvelles prescriptions pour les conteneurs pour vrac souples **et que l'utilité de ces conteneurs pour le transport ferroviaire n'est pas prouvée**, toutes les instructions de modification relatives à l'introduction de conteneurs pour vrac souples sont à nouveau biffées (cf. annexe I).

#### **Sous-section 2.2.52.4**

10. En ce qui concerne la troisième instruction de modification de la sous-section 2.2.52.4, il a été décidé de biffer « OP8 » dans la colonne 7 et d'insérer le mot « interdit » dans la colonne 9 car l'acheminement de ce peroxyde organique n'est pas autorisé en transport ferroviaire en raison du contrôle de température prescrit (cf. annexe I).

#### **Chapitre 3.2, tableau B**

11. Le Secrétariat se demande si la colonne « NHM », partie non officielle du RID, devrait encore être conservée ou si elle pourrait être supprimée, étant donné que le code NHM n'est pas utilisé par toutes les sociétés ferroviaires et qu'il diffère de plus du code des douanes.
12. Les États membres sont priés d'évaluer, d'ici à la 51<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID, si cette colonne doit être ou non conservée. Dans ce cas, les codes NHM pour les nouvelles matières à enregistrer devraient être communiqués au Secrétariat et un représentant d'un État ou d'une association devrait en permanence contrôler la justesse des données. Le représentant de l'UIC est prié de rechercher quelles seraient les conséquences de la suppression de cette colonne.

#### **Disposition spéciale 636 b)**

13. Le représentant de la Suisse souligne que, dans des versions antérieures du RID, la disposition spéciale 636 comportait la condition que les piles et batteries au lithium usagées ne pouvaient être transportés à des conditions simplifiées vers les lieux de traitement intermédiaire que si elles étaient transportées avec d'autres batteries ne contenant pas de lithium. Une proposition de la Suisse visant à conserver cette condition dans la disposition spéciale révisée a cependant été rejetée lors de la dernière session du WP.15. Le représentant de la Suède a annoncé la soumission d'une proposition à la Réunion commune.

*Documents informels* : INF.2 et INF.4 (CEN)

### **Instruction d'emballage P 200**

14. La modification de l'indication de la norme au paragraphe (7) b) de l'instruction d'emballage P 200 proposée par le CEN dans le document informel INF.2 est adoptée par la Commission d'experts du RID (cf. annexe I). Puisque par convention, les normes sont indiquées avec une année, le Secrétariat est prié de contacter à ce sujet le conseiller du CEN. Par ailleurs, les raisons pour lesquelles le texte anglais adopté par le WP 15 diffère du texte original du conseiller du CEN ne sont pas claires. Le Secrétariat est chargé de s'entendre avec le Secrétariat de la CEE-ONU sur un texte uniforme, pour la version française également.
15. La modification proposée par le CEN dans le document informel INF.4 est également adoptée, les normes EN 1801:1998 et EN 12754:2001 ne pouvant toutefois être biffées que si la norme EN ISO 11372:2011 est publiée en temps voulu avant la 51<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID (cf. annexe I)

### **Paragraphe 6.2.3.9.7.3 b)**

16. Les crochets sont supprimés (cf. annexe I).

### **Sous-section 6.2.4.1**

17. Le représentant du Royaume-Uni souligne que les différentes instructions de modification de la colonne (4) de la sous-section 6.2.4.1 comportaient parfois l'indication « jusqu'au 31 décembre 2014 » et parfois « avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015 ». Le groupe de travail sur les normes de la Réunion commune est prié de procéder à une uniformisation.
18. Le représentant de la Suisse attire l'attention sur le fait que la modification adoptée par le WP.15 du titre de colonne dans le tableau de 6.2.4.2 devrait également être apportée au 6.8.2.6.2. Cependant, comme ce problème ne se pose pas à l'heure actuelle puisqu'aucune norme dont l'application serait prescrite à partir d'une certaine date n'a été insérée, la décision est également mise entre les mains du groupe de travail sur les normes de la Réunion commune.

### **Sous-section 7.3.2.4**

19. La Commission d'experts du RID convient de ne pas entièrement supprimer l'instruction de modification du 7.3.2.4 en raison de la non insertion des conteneurs pour vrac souples mais de conserver l'ajout du code « BK2 » de la première modification et de conserver la seconde modification ne concernant que la version anglaise (cf. annexe I). Le Secrétariat est prié d'informer le Secrétariat de la CEE-ONU de cette modification différente.
20. Les autres modifications du WP.15 introduites dans le document informel INF.7 sont également adoptées par la Commission d'experts du RID.

### **Dispositions transitoires**

*Document* : OTIF/RID/CE/2011/7 (Secrétariat)

21. Les modifications des dispositions transitoires proposées par le Secrétariat dans le document OTIF/RID/CE/2011/7 sont adoptées sous réserve des commentaires ci-dessous (cf. annexe I).

### Sous-section 1.6.1.1

22. En conséquence de l'adaptation de 1.6.1.1, une modification de 5.4.1.1.12 est nécessaire (cf. annexe I).

### Sous-section 1.6.3.25

23. Le représentant du Royaume-Uni souligne que le premier alinéa de 1.6.3.25 devrait être conservé sous une forme modifiée car le premier contrôle périodique peut encore être effectué après le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Le représentant de l'UIP propose même de conserver durablement la disposition transitoire afin de montrer clairement que l'ajout à la date du dernier contrôle effectué de la lettre « P » ou « L » n'était pas nécessaire avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007.
24. La Commission d'experts du RID convient finalement de supprimer la disposition transitoire, comme proposé par le Secrétariat, puisque **soit un contrôle périodique, soit un contrôle intermédiaire** doit avoir eu lieu d'ici au 31 décembre 2012, dont la date doit être complétée de la lettre **correspondante « P » ou « L »**.

*Documents informels* : INF.5 et INF.13 (Secrétariat)

25. Les corrections de la version française du RID proposées par le Secrétariat dans les documents informels INF.5 et INF.13 sont adoptées (cf. annexe I).

## Point 5 : AUTRES PROPOSITIONS

### Sondages représentatifs au 1.4.2.2.1 du RID en regard de la fiche UIC 471-3

*Document* : OTIF/RID/CE/2011/1 (Suède)

*Document informel* : INF.9 (Italie)

26. Le représentant de la Suède indique dans son document de discussion que les entreprises ferroviaires qui appliquent la fiche UIC 471-3 doivent procéder à tous les contrôles présentés au point 5 de la fiche pour toutes les expéditions tandis que d'autres sociétés doivent seulement réaliser des sondages représentatifs conformément au 1.4.2.2.1 du RID.
27. Le représentant de l'UIC présente la fiche UIC 471-3. Il insiste sur le fait que cette fiche n'est pas seulement appliquée par les entreprises membres de l'UIC mais également par d'autres entreprises ferroviaires. **Il importe cependant de distinguer la fiche UIC dans son ensemble, qui sert de support au système volontaire de management de la qualité des entreprises ferroviaires, et son point 5 publiquement accessible sur le site web de l'UIC, qui est référencé dans le RID comme « Bonnes pratiques » valant présomption de conformité des contrôles des envois de marchandises dangereuses. Les entreprises qui adhèrent à la fiche UIC 471-3 dans son ensemble s'imposent des exigences allant même au-delà de celles prévues au point 5, les sondages représentatifs étant alors réalisés en application de la norme ISO 2859-1:1999 (Règles d'échantillonnage pour les contrôles par attributs. Partie 1 : procédures d'échantillonnage pour les contrôles lot par lot, indexés d'après le niveau de qualité acceptable).**
28. Au sujet de son document informel INF.9, le représentant de l'Italie souligne qu'au vu des fuites de gouttes constatées en Italie, les contrôles du remplisseur ne suffisent pas et que des contrôles supplémentaires par le transporteur sont nécessaires. Il salue les listes de vérification proposées par le CEFIC pour le remplisseur (cf. paragraphes 64 à 71).
29. Le président rappelle que l'élaboration des obligations du remplisseur a permis de constater que, pour le trafic ferroviaire, des contrôles systématiques n'étaient pas toujours possibles **et nécessaires**. C'est pourquoi seuls des sondages représentatifs avaient été prescrits. La fré-

quence des contrôles **par** un transporteur doit être fonction de la conformité aux dispositions dont l'expéditeur concerné a fait preuve par le passé. Puisque de plus en plus d'entreprises ferroviaires sur le marché ne sont pas membres de l'UIC, il faut réfléchir à la nécessité d'intégrer ou non les points de contrôle de la fiche UIC dans les prescriptions afin qu'elles soient contraignantes pour toutes les entreprises.

30. La Commission d'experts du RID salue à l'unanimité l'idée **de mandater un groupe de travail pour vérifier si** les activités des intervenants **peuvent être reflétées** plus explicitement dans le RID. **Ce** groupe de travail qui se réunira les 12 et 13 avril 2012 à la suite de la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (voir également le paragraphe 81) sur invitation de **l'Italie en collaboration avec l'Allemagne et l'UIC, va également tenir compte** des listes de vérification du CEFIC (cf. paragraphes 64 à 71). Il conviendra de vérifier si les sondages représentatifs peuvent être conservés, et éventuellement de spécifier ce que « représentatif » signifie, afin de garantir un déroulement des acheminements conforme aux prescriptions. De plus, il faut vérifier si ces travaux ont des répercussions sur l'ADR. La représentante de la France annonce qu'elle prépare un document sur la méthodologie des sondages représentatifs pour ce groupe de travail.
31. Indépendamment de cela, le Comité de réglementation des marchandises dangereuses de la Commission européenne **pourrait** réfléchir à l'élaboration d'une directive relative aux contrôles **spécifiques aux marchandises dangereuses** en trafic ferroviaire.

#### **Examen des conseillers à la sécurité**

*Document :* OTIF/RID/CE/2011/2 (Suède)

32. Avec son document, le représentant de la Suède attire l'attention sur le fait que les consignes écrites insérées en 2011 dans le RID n'ont pas été prises en compte aux 1.8.3.11 b) et 1.8.3.12.4 a) concernant l'examen des conseillers à la sécurité. Ces ajouts sont adoptés par la Commission d'experts du RID avec une légère modification et un ajout complémentaire au treizième tiret du 1.8.3.11 b) (cf. annexe I).
33. Le Secrétariat est prié d'informer le secrétariat de la CEE-ONU qu'au 1.8.3.12.4 a) de l'ADR, le terme usuel « transport documents » / « documents de transport » devrait être employé en lieu et place de « transport certificats » / « certificats de transport ».
34. En ce qui concerne l'utilisation du terme « *Abfertigungsbeschränkung* » / « restrictions on *forwarding* » au cinquième tiret du 1.8.3.11 b) des versions allemande et anglaise du RID (et non de « *Versandbeschränkung* » / « restrictions on *dispatch* » comme dans l'ADR), le Secrétariat indique qu'il s'agit là du terme consacré dans le secteur ferroviaire et qu'il est également utilisé au 1.4.2.1.1 d) relatif aux obligations de l'expéditeur. Puisqu'à l'inverse au 7.5.1.1 on peut lire « für den *Versandbahnhof* geltende Vorschriften » / « the requirements in force at the *forwarding* station », la Commission convient que, pour la prochaine session, il est nécessaire d'étudier si ce terme doit être modifié dans le RID, d'autant plus que la version française utilise les mêmes termes que l'ADR (« restrictions d'expédition » / « gare expéditrice »)

#### **Élimination d'une erreur rédactionnelle au 6.8.2.2.1 du RID**

*Document :* OTIF/RID/CE/2011/3 (UIC)

35. La proposition de l'UIC soulignant un renvoi erroné au 6.8.2.2.1 du RID est acceptée par la Commission d'experts du RID (cf. annexe I).

### **Placardage selon le 5.3.1.5 de wagons ne transportant que des colis**

*Document :* OTIF/RID/CE/2011/4 (Suisse)

36. Dans son document OTIF/RID/CE/2011/4, le représentant de la Suisse propose d'autoriser l'apposition de signalisation orange au lieu de plaques-étiquettes pour le transport de colis de marchandises dangereuses dans des wagons, comme c'est déjà le cas pour le transport de véhicules routiers en ferroutage.
37. Les avis quant à cette proposition sont partagés. Tandis que certaines délégations pensent que les prescriptions de signalisation pour le trafic ferroviaire devraient être mieux harmonisées avec celles du trafic routier et ainsi simplifiées, d'autres sont d'avis que les plaques-étiquettes fournissent davantage d'informations non seulement aux services d'intervention mais également au personnel ferroviaire.
38. Après ce premier échange de vues, le représentant de la Suisse est prié de soumettre une proposition de modification officielle qui doit également examiner comment la prescription relative à la distance de protection au 7.5.3 peut être satisfaite si des informations précises sur les risques ne sont pas données.

### **Placardage de wagons**

*Document :* OTIF/RID/CE/2011/10 (Suède)

*Document informel :* INF.11 (Suisse)

39. L'objectif du document OTIF/RID/CE/2011/10 de la Suède est de soumettre à certaines conditions la possibilité d'apposer sur des wagons des plaques-étiquettes de dimensions réduites (150 mm x 150 mm). Il vise de plus à empêcher que les différentes plaques-étiquettes apposées soient de tailles différentes. Cette seconde requête est cependant retirée par le représentant de la Suède suite à des délibérations au sein de la réunion de coordination des États membres de l'UE même s'il est d'avis qu'un traitement sur le plan multimodal est impossible car ni les dispositions du Règlement type de l'ONU ni l'ADR ne prévoient des plaques-étiquettes réduites pour d'autres matières que celles des classes 1 **et** 7.
40. Avec son document informel INF.11, le représentant de la Suisse soutient la proposition de la Suède car, du moins dans le cas de wagons-citernes, il y a assez de place pour apposer des plaques-étiquettes de dimensions 250 mm x 250 mm.
41. Le représentant de l'UIC rappelle que la fiche UIC 573, à laquelle le RID fait plusieurs fois référence, comporte un chapitre 1.3 « Inscriptions » indiquant les dimensions des panneaux des wagons. Dans les cas où plusieurs plaques-étiquettes sont prescrites, la place prévue sur le panneau n'est pas suffisante et il devient nécessaire d'apposer les étiquettes sur d'autres endroits du wagon.
42. Tandis que certains délégués exigent que les dispositions du RID et celles des fiches UIC concordent, d'autres sont d'avis que le texte proposé pourrait causer des problèmes si les opinions différaient quant à la place disponible **et si des instructions supplémentaires concernant le placardage n'étaient pas introduites dans le Règlement.**
43. Sur proposition de la représentante de la Pologne (**en qualité de** pays détenant la présidence de l'UE **et représentant l'UE**) les discussions relatives à cette proposition sont repoussées à la prochaine session.



## Placardage des caisses mobiles

*Document :* OTIF/RID/CE/2011/12 (Suède)

44. Dans le document OTIF/RID/CE/2011/12, le représentant de la Suède demande l'harmonisation des prescriptions pour le marquage des caisses mobiles acheminées par le rail dans le cadre d'une chaîne de transport d'une part et des simplifications adoptées pour le ferroutage dans l'édition 2011 du RID d'autre part. Ainsi, pour les caisses mobiles chargées sur des remorques et acheminées en ferroutage par exemple, une signalisation orange à l'avant et à l'arrière devrait suffire.
45. En conséquence du résultat des délibérations au sein de la réunion de coordination des États membres de l'UE, la représentante de la Pologne (**en qualité de pays détenant** la présidence de l'UE **et représentant l'UE**) demande que ce document soit traité comme un simple document de discussion.
46. Le président rappelle que les caisses mobiles étaient auparavant traitées comme des conteneurs. Un débat était né au sein du WP.15 soulignant que les caisses mobiles restaient le plus souvent sur le véhicule et devaient donc être traitées comme des véhicules. Puisqu'en trafic ferroviaire, les plaques-étiquettes ont toujours été jugées nécessaires **comme source d'information concrète** pour le personnel, il convient de vérifier si les processus de travail et la formation du personnel ont tellement changé que cette information n'est plus utile.
47. La proposition de la Suède reçoit peu d'appui puisque la remarque au 5.3.1.2 de l'ADR indique clairement que les prescriptions relatives à l'étiquetage du 5.3.1.2 s'appliquent également aux caisses mobiles acheminées en transport combiné rail/route. Pour résoudre le problème du marquage ultérieur dans les gares intermodales, les conditions générales desdites gares pourraient prévoir que seules les caisses mobiles marquées par plaque-étiquettes peuvent être acceptées.
48. Le représentant de la Suède déclare qu'il reviendra le cas échéant sur cette question au sujet d'une nouvelle proposition de la Suisse concernant les problèmes de marquage des wagons ne transportant que des colis (cf. paragraphes 36 à 38).

## Rapport d'accident et débat concernant la déclaration d'événements impliquant des marchandises dangereuses selon le 1.8.5

*Document :* OTIF/RID/CE/2011/5 (Suisse)

49. Dans le document OTIF/RID/CE/2011/5, le représentant de la Suisse souligne que le 1.8.5.2 ne comporte aucune précision relative à l'envoi au Secrétariat d'un rapport d'accident par les États parties du RID. Seuls quelques États ont jusqu'à présent transmis leurs rapports au Secrétariat.
50. Le président rappelle que l'objectif premier était de ne signaler que les accidents qui pourraient avoir, de l'avis de l'État signalant, des conséquences sur l'évolution de la réglementation. Entre temps, le souhait a été exprimé au sein du groupe de travail BLEVE de la Réunion commune d'établir une banque de données afin de permettre une évaluation statistique (cf. Rapport OTIF/RID/RC/2011-B (ECE/TRANS/ WP.15/AC.1/124), paragraphe 109).
51. La Commission d'experts du RID croit nécessaire de procéder à une clarification au sujet de l'application du 1.8.5.2. De plus, il convient de vérifier si le formulaire de rapport d'accident devrait être adapté afin de permettre les évaluations statistiques et si, outre le formulaire, les résultats de l'enquête après accident devraient également être transmis au Secrétariat puisque seuls ses résultats permettent une évolution de la réglementation. Toutefois, ces questions doivent être traitées lors de la Réunion commune en raison de leurs répercussions sur l'ADR.

52. À la suite du débat lors de la Réunion commune, la Commission d'experts du RID pourra encore examiner la question de l'éventuelle nécessité d'une adaptation à la directive 2004/49/CE en ce qui concerne les indicateurs de sécurité.

#### **Document de transport – Case à cocher**

*Document informel :* INF.6 (Royaume-Uni)

53. Dans son document informel, le représentant du Royaume-Uni rappelle que l'utilisation d'une lettre de voiture CIM n'est plus obligatoire pour l'acheminement de marchandises dangereuses mais que d'autres documents de transport peuvent être utilisés, qui peuvent ne pas comporter de case à cocher pour les marchandises dangereuses. En conséquence, il propose l'adaptation du 5.4.1.1.1 et l'ajout d'une phrase au 5.4.1.4.1.
54. Après un court débat, la Commission d'experts du RID choisit la deuxième proposition de texte pour le 5.4.1.4.1 dans laquelle, outre la lettre de voiture CIM, la lettre de wagon CUU est également mentionnée comme exemple (cf. annexe I).

#### **Interprétation des prescriptions du RID pour le ferroutage**

*Document informel :* INF.15 (Allemagne)

55. Le représentant de l'Allemagne présente son document informel INF.15 dans lequel il soutient que le RID 2011 n'interdit pas explicitement le ferroutage national de marchandises dangereuses dans des trains transportant également des voyageurs. Les États membres de l'UE seraient pour cette raison habilités par la directive 2008/68/CE à déterminer des dispositions de sécurité spécifiques sans qu'une dérogation nationale aux termes de l'article 6 de la directive soit nécessaire. Il demande si de tels acheminements existent dans d'autres États et quelle forme y revêt le jugement légal. **D'autres États confirment que des acheminements similaires sont également nécessaires sur leurs territoires.**
56. Le Secrétariat fait remarquer que, conformément au 1.1.2.2 du RID, seules les dispositions du chapitre 7.6 s'appliquent au transport de marchandises dangereuses dans des trains autres que les trains de marchandises et que le RID régit uniquement les transports internationaux, conformément au champ d'application défini à l'article 1 de l'Appendice C.
57. La Commission d'experts du RID demande au représentant de l'Allemagne de présenter ce problème au Comité de réglementation des marchandises dangereuses de la Commission européenne. Il est de plus prié de soumettre, pour la prochaine session de la Commission d'experts du RID et en collaboration avec d'autres États où de tels transports sont effectués, une proposition comportant des **commentaires relatifs** au RID. Le Service juridique du Secrétariat devrait également étudier la question sachant que la directive de l'UE renvoie seulement au RID et non à l'Appendice C.

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

##### **Rapport portant sur la 12<sup>e</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (Hambourg, 6 et 7 octobre 2011)**

*Document informel :* INF.8 (Secrétariat)

58. Le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » donne un aperçu des travaux du groupe de travail en s'appuyant sur le projet de rapport présenté dans le document informel INF.8.

Détection de déraillement

59. Le représentant de l'ERA déclare que les travaux de DNV sont terminés et que les prises de positions de divers États et associations ainsi que du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » sur le rapport de DNV ont été reçues. Celles-ci seront étudiées dans le cadre de l'élaboration d'une recommandation pour la Commission européenne fondée sur ce rapport et d'autres connaissances.
60. La Commission d'experts du RID demande que les consultations européennes à venir aient lieu dans le cadre d'une réunion commune du Comité RISC et du Comité de réglementation des marchandises dangereuses. **Le représentant de l'ERA confirme que cela est prévu.**

Déclaration commune de juin 2002

*Document :* OTIF/RID/CE/2011/6 (Suisse)

61. Le document OTIF/RID/CE/2011/6, présenté par le représentant de la Suisse, rappelle la déclaration commune signée le 27 juin 2002 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), la Société suisse des industries chimiques (SSIC) et les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), dans laquelle les trois parties s'engageaient à diminuer les risques liés à l'acheminement des marchandises dangereuses sur le territoire national suisse via des mesures concrètes.
62. Il constate que, depuis fin 2010, **pratiquement** toutes les importations de chlore en Suisse ont été effectuées par des wagons-citernes satisfaisant tous aux prescriptions insérées dans le RID depuis la signature de l'accord, avant même que la période de transition juridiquement prévue ne soit terminée. Tandis que la décision de la Commission d'experts du RID d'équiper de détecteurs de déraillements les wagons-citernes pour l'acheminement de marchandises très dangereuses est en suspens, il est heureux de constater qu'une société suisse de location de wagons de marchandises équipe déjà tous ses wagons de détecteurs de déraillements.
63. La Commission d'experts du RID prend note de cette communication.

Fuites de gouttes

*Document :* OTIF/RID/CE/2011/11 (CEFIC)

64. Le représentant du CEFIC présente son document OTIF/RID/CE/2011/11 comprenant des listes de vérification pour le remplissage par le bas / le haut et la vidange par le bas / le haut de wagons-citernes pour le transport de liquides. Ces listes de vérification avaient déjà été soumises au groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».
65. Dans un premier temps, la Commission d'experts du RID constate que les listes ne comportent pas d'erreurs.
66. Plus ardu se révèle le débat visant à déterminer s'il doit être fait référence auxdites listes de vérification au sein d'une note de bas de page indicative au 1.4.3.3 f) et au 1.4.3.7.1 d) (ii), comme le propose le CEFIC, ou directement après les prescriptions correspondantes, comme le propose le Secrétariat, en indiquant que les exigences du RID sont jugées satisfaites si les listes de vérification publiées par le CEFIC sont appliquées.
67. Certains délégués considèrent qu'une note indicative est suffisante puisque le contrôle visuel inclus dans les listes de vérification ne garantit pas l'étanchéité lors de l'acheminement et qu'une insertion dans les prescriptions comporte le danger que seules les mesures minimales présentées dans lesdites listes soient suivies.

68. À l'inverse, d'autres délégués sont d'avis qu'avec une simple note indicative, on courrait le risque que même les exigences minimales ne soient pas satisfaites. Tout comme le point 5 de la fiche UIC 471-3 concernant les obligations du transporteur, les listes de vérification du CEFIC reflètent la bonne pratique mais n'excluent pas des contrôles plus poussés.
69. Au cours d'un vote indicatif, sept États et une organisation non gouvernementale se prononcent en faveur de la proposition initiale du CEFIC et sept États et quatre organisations non gouvernementales pour la proposition du Secrétariat.
70. Même avec une réunion de coordination menée lors d'une interruption de la session, les États membres de l'UE n'ont pu s'accorder sur une position commune. La décision est donc prise d'accepter la proposition du CEFIC, en mettant dans un premier temps le texte entre crochets (cf. annexe I).
71. Il est convenu d'ajouter la question des listes de vérifications du CEFIC à l'ordre du jour du groupe de travail organisé conjointement par l'Italie, l'Allemagne et l'UIC pour la concrétisation des obligations du transporteur (cf. paragraphe 30). Le groupe de travail pourra également se demander si les listes de vérifications ne concernent pas également, outre la lettre f), les points de contrôle des lettres a) et d) du 1.4.3.3. De façon alternative, on pourrait également réfléchir à des prescriptions de contrôle pour les matières d'autres classes au 4.3.2.3, semblables aux prescriptions de contrôle pour le remplissage de wagons-citernes pour gaz liquides au 4.3.3.4, afin d'assurer une plus grande cohérence.

#### Défauts d'étanchéité de wagons-citernes constatés en Italie

72. La représentante de la France souhaite que la déclaration qu'elle a faite lors de la 12<sup>e</sup> session du groupe de travail soit intégrée dans la version définitive du rapport de ladite session sous forme d'annexe.

#### Accident ferroviaire de Viareggio

73. Le représentant de l'Italie<sup>1</sup> donne un aperçu des résultats intermédiaires de l'enquête sur l'accident ferroviaire de Viareggio du 29 juin 2009. La rupture d'un essieu du premier wagon du train a causé un déraillement provoquant le renversement dudit wagon après 370 m. Il a ensuite glissé sur 100 m avant que la citerne soit percée par un élément de l'infrastructure (soit un coupon de rail placé à la verticale afin de procéder à des mesures, soit la patte de lièvre d'un aiguillage).

Dans son exposé, le représentant de l'Italie<sup>2</sup> souligne en particulier :

- les résultats de l'étude DNV et les propositions de mesures contre les déraillements de trains de marchandises soumises par l'Italie ;
- les résultats obtenus par l'Italie suite à l'introduction des listes de vérification en ce qui concerne les fuites de marchandises dangereuses ;
- les mesures prises par l'Italie après l'accident de Viareggio et les résultats ainsi obtenus ;
- les résultats de l'Italie vis-à-vis du Catalogue européen d'inspection visuelle (EVIC – *European Visual Inspection Catalogue*) ;
- les statistiques italiennes de rupture d'essieu<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Organisme italien d'enquête sur les accidents

<sup>2</sup> Autorité italienne de sécurité

74. En conséquence de cet accident, différentes mesures pour les paires de roues **ont pu être proposées** à l'échelle européenne **au terme de l'enquête** (traçabilité des essieux, conservation des données des contrôles, destruction des essieux d'origine incertaine, détermination d'une durée utile maximale des éléments de construction, maintenance en fonction du kilométrage parcouru) **et sont déjà appliquées dans le cadre d'un engagement volontaire du secteur. Le représentant de l'Italie<sup>2</sup> précise que les mesures adoptées après l'accident de Viareggio ne pourront pas être retirées tant que les mesures du secteur n'ont pas force obligatoire.**
75. La Commission d'experts du RID convient d'étudier, une fois le rapport final d'accident soumis, les possibles répercussions de l'accident sur la législation relative aux marchandises dangereuses au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».
76. Même si la citerne concernée était récente et ne donnait lieu à aucune réclamation, le président est d'avis qu'une réflexion concernant la poursuite de l'exploitation, sur la base des mesures transitoires, de wagons-citernes pour le transport de gaz de plus de 30 ans devrait être menée.
77. La représentante de la France souligne que des informations de l'association internationale des agences pour la protection de l'environnement (IMPEL) concernant l'accident de Viareggio sont disponibles sur <http://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/IMPEL-Seminar--3918.html> .

#### Application des normes EN 14432 et EN 14433 du 6.8.2.6

*Document :* OTIF/RID/CE/2011/8 (UIP)

*Document informel :* INF.14 (Belgique)  
INF.17 (Allemagne, Belgique, France, UIP)

78. Avec le document OTIF/RID/CE/2011/8, le représentant de l'UIP demande qu'il soit possible de continuer à utiliser les wagons-citernes qui, conformément à l'accord particulier multilatéral RID 7/2011, ont été pourvus d'équipements de citernes avant la fin 2011 qui ne satisfont pas aux normes EN 14432 et EN 14433, mentionnées dans le RID/ADR depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Une proposition à ce sujet concernant également les véhicules-citernes et les conteurs-citernes avait été rejetée par la Réunion commune en septembre 2011.

---

<sup>3</sup> Le représentant de l'autorité italienne de sécurité déclare de plus qu'il est nécessaire d'étendre l'étude DNV aux objectifs suivants (remarque du Secrétariat : puisque l'étude DNV est déjà terminée et que les objectifs réclamés y sont déjà en grande partie inclus, l'ajout au rapport demandé par le représentant de l'Italie ne fait donc l'objet que d'une note de bas de page) :

- Détermination de mesures visant à diminuer les conséquences des déraillements de trains de marchandises, p. ex. via l'intégration de « systèmes de retenue des essieux » dans le matériel roulant qui intercepteraient les essieux en cas de rupture, ou encore via l'utilisation de détecteurs de déraillement fixes aux points sensibles de l'infrastructure (avant les ponts, les tunnels, etc.) ;
- Étude de mesures pour l'infrastructure pour réduire le risque de déraillement de trains de marchandises, p. ex. :
  - dispositif de détection des boîtes chaudes et des freins bloqués ;
  - points de contrôle pour la vérification des masses par essieu pour l'identification des déplacements de chargement, des surcharges et des vices graves sur les paires de roues ;
  - points de mesure pour le contrôle qualité du matériel roulant et le contrôle des contraintes pour les voies.

Pour finir, il importe d'étendre l'étude à tous les wagons de marchandises puisque les marchandises dangereuses ne sont pas uniquement transportées en wagons-citernes.

79. La représentante de la Belgique souligne dans son document informel INF.14 que les accords particuliers multilatéraux ne devraient pas être utilisés pour contourner les règles de construction puisque ceci conduirait obligatoirement à de futurs problèmes pour la poursuite de l'exploitation de tels wagons. En outre, la légalisation après coup des conditions d'un accord particulier multilatéral contresigné par quelques États seulement créerait une situation de concurrence déloyale. Si la majorité de la Commission d'experts du RID devait cependant être en faveur d'une disposition transitoire, celle-ci devrait tout au moins être limitée dans le temps jusqu'au prochain contrôle. **Les représentants de l'Autriche et de la Finlande appuient les arguments développés par la Belgique.**
80. S'appuyant sur le document informel INF.17, la Commission d'experts du RID s'accorde cependant pour insérer dans le RID la disposition transitoire adoptée par le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune, après modification de la date des dispositions en vigueur (cf. annexe I). Le représentant de l'Allemagne se déclare disposé à amorcer l'accord particulier multilatéral qui remplacera l'accord particulier RID 7/2011 expirant au 31 décembre 2011.

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

81. La prochaine session du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » se déroulera les 11 et 12 avril 2012 juste avant la session du groupe de travail sur les contrôles du transporteur (cf. paragraphe 30). Les points suivants sont prévus à l'ordre du jour :
- Évaluation de la décision de la Commission européenne relative à la détection des déraillements ;
  - Rapport final d'accident des autorités italiennes sur l'accident ferroviaire de Viareggio et examen des répercussions sur la législation relative aux marchandises dangereuses ;
  - Contrôle par l'UIC de la nécessité des freins à main manœuvrables depuis la plateforme ;
  - Contrôle des dispositions transitoires pour les vieux wagons-citernes pour le transport de gaz, si tant est qu'une délégation soumette un document ;
  - Rédaction éventuelle de prescriptions ferroviaires pour le transport en vrac après présentation des résultats du groupe de travail informel de la Réunion commune sur les prescriptions BK et VW/VV ;
  - Suivi de la question des ECM (entités chargée de l'entretien).

**Point 7 : APPROBATION DES TEXTES ADOPTÉS ET DES MESURES TRANSITOIRES AINSI QUE MISE EN VIGUEUR**

82. **Les** textes et dispositions transitoires **prévus** pour une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2013 (cf. annexe I) **sont adoptés à l'unanimité.**

**Point 8 : INFORMATIONS DU CIT ET DE L'UIC CONCERNANT L'AVANCEMENT DES TRAVAUX DANS LE CADRE DU PROJET ERAILFREIGHT**

83. Un représentant de la société Raildata, chargée par l'UIC et le CIT de mener le projet eRail-Freight, présente l'avancée des travaux (cf. annexe II). Depuis le 2 novembre 2011, les premiers acheminements internationaux avec document de transport électronique ont déjà été effectués. L'acheminement de marchandises dangereuses avec un document de transport électroniques est d'ores et déjà possible mais doit encore être autorisé par les autorités nationales.

## Point 9 : INFORMATIONS DE L'AGENCE FERROVIAIRE EUROPÉENNE (ERA)

*Document informel : INF.12 (ERA)*

### Entité chargée de l'entretien (ECM)

84. Lors de la dernière session de la Commission d'experts du RID, le représentant de l'ERA a été prié de vérifier si le système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de marchandises avait un impact sur les entreprises de maintenance des wagons-citernes au titre du RID.
85. Suite à cette vérification, le représentant de l'ERA constate que le règlement pour les ECM est compatible avec les dispositions actuelles du RID **à condition que les obligations correspondantes incluses dans le RID soient correctement interprétées et mises en œuvre conformément au règlement pour les ECM, comme cela est présenté en détail dans l'annexe au document INF.12.** L'insertion d'une définition de l'ECM dans le RID permettrait toutefois de clarifier la répartition des obligations.
86. Après en avoir débattu, la Commission d'experts du RID ne discerne aucun conflit entre le règlement pour les ECM et le RID. La majorité des délégués recommande que les 1.4.3.4 et 1.4.3.5 du RID renvoient au règlement pour les ECM et aux appendices techniques de la COTIF en indiquant que les obligations données au 1.4.3.4 et au 1.4.3.5 sont estimées remplies si les dispositions dudit règlement sont appliquées.
87. La représentante de la Belgique se déclare disposée à présenter, en collaboration avec d'autres délégations intéressées, une proposition qui considérerait également l'insertion d'un paragraphe supplémentaire sur le modèle du 1.4.3.7.2 (voir également le document informel INF.8, § 30) et la question de l'utilisation des deux termes « exploitant » et « détenteur ».
88. La question de savoir si une entité chargée de l'entretien peut être organisme de contrôle au sens du RID doit être étudiée en lien avec le 1.8.6 et le chapitre 6.8, une distinction organisationnelle entre ECM et organisme de contrôle devant alors être effectuée, comme cela est déjà prévu dans les prescriptions des 1.8.6 et 1.8.6 pour les services internes d'inspection.
89. Le représentant de l'ERA est prié d'informer la Commission d'experts du RID des évolutions relatives à l'élaboration de lignes directrices pour les ECM.

### Télématique

90. Le représentant du Royaume-Uni informe la Commission d'experts du RID que son pays a soumis au Sous-comité d'experts de l'ONU une requête pour l'identification univoque d'une ligne dans le tableau A et qu'une solution est escomptée avant la fin du présent exercice biennal.

## Point 10 : QUESTIONS DIVERSES

### Publication relative au transport de marchandises dangereuses dans des trains de voyageurs

*Document informel : INF.3 (CIT)*

91. Le représentant du CIT déclare qu'il présentera à nouveau son document informel INF.3, auquel il a encore apporté de nouvelles modifications rédactionnelles, lors de la prochaine session de la Commission d'experts du RID.

### **Information du Secrétariat sur les travaux du groupe de travail *ad hoc* « Révision des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses » de l'OSJD**

*Document informel* : INF.10 (Secrétariat)

92. Le Secrétariat présente son document informel INF.10 qui informe des travaux d'un groupe de travail *ad hoc* de l'OSJD travaillant à une meilleure harmonisation de l'annexe 2 des SMGS et du RID. Le Secrétariat de l'OSJD a depuis établi un tableau des différences qui pourraient être examinées lors de la session de novembre 2012 de la Commission d'experts du RID, avec la participation de délégués de l'OSJD.
93. La Commission d'experts du RID remercie les représentants de la Lettonie et de la Pologne pour leur investissement dans l'établissement de ce tableau et insiste sur l'importance de ces travaux pour l'avenir.

### **Projet d'un erratum pour l'édition 2011 du RID**

*Document informel* : INF.16 (Secrétariat)

94. La Commission d'experts du RID prend connaissance du projet d'un erratum pour l'édition 2011 du RID établi par le Secrétariat, qui inclut de nouvelles corrections suggérées par les représentants de la Pologne et du Royaume-Uni. Le Secrétariat a l'intention de publier cet erratum avant la fin de l'année.
95. Le Secrétariat informe la Commission d'experts du RID de la décision du Comité administratif de l'OTIF de publier le RID en mode « lecture seule » dans le domaine gratuit du site Internet de l'OTIF à partir de 2012.

### **Décès de M. Wieger J. Visser (Pays-Bas)**

96. Le président informe la Commission d'experts du RID du décès de M. Wieger Johannes Visser (Pays-Bas) le 12 octobre 2011. Il souligne son incroyable personnalité, marquée par son humour et sa droiture. Bien qu'il eût considéré la refonte du RID comme une catastrophe, M. Visser a finalement, en tant que président du groupe de travail « Restructuration du RID », garanti le succès de l'édition remaniée. Au nom de la Commission d'experts du RID, le président exprime sa profonde sympathie pour la veuve de M. Visser. Se souvenant de son indéfectible humour, la Commission d'experts du RID fait ses adieux à un ami et un collègue extraordinaire.

### **Départ de M. Armin Ulrich (Allemagne)**

97. Le président remercie M. Armin Ulrich (Allemagne) d'avoir accompagné des décennies durant les travaux de la Commission d'experts du RID. D'abord en tant que secrétaire puis en tant que président du groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune, il a grandement contribué à l'élaboration de nombreuses prescriptions relatives aux citernes. Au nom de la Commission d'experts du RID, le président souhaite à M. Ulrich une longue et heureuse retraite.

### **Remerciements**

98. Lors d'une petite cérémonie organisée à l'occasion de la 50<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID, le Secrétariat remercie les délégués pour leur engagement pour l'amélioration de la sécurité du transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Le fait que des États membres se soient déclarés prêts à accueillir une session de la Commission d'experts du RID montre bien l'importance que revêt ce sujet pour les États parties au RID. Le président déclare que le succès de la Commission d'experts du RID est également dû à la précision des travaux du Secrétariat dans la préparation et la conduite des sessions. Il



adresse également expressément ses remerciements à monsieur Jean-Daniel Dénervaud, parti à la retraite en juillet 2009.

99. Le président remercie la délégation suédoise de la remarquable organisation de cette session et **les interprètes** de leur excellent travail.
100. La représentante de la Pologne (**en qualité de pays détenant** la présidence de l'UE **et représentant l'UE**) remercie le Secrétariat de sa patience et de sa coopération lors de la mise en œuvre de la coordination interne de l'UE.
101. Au nom de toutes les délégations, la vice-présidente remercie le président de son tact et sa diplomatie dans la conduite des débats.

#### **Prochaine session**

102. La 51<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID se déroulera à Berne les 30 et 31 mai 2012. Le Secrétariat souligne que les documents officiels doivent être transmis avant le 13 avril 2012, dernier délai.
  103. Sur invitation de la Lettonie, la 52<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID se déroulera à Riga lors de la 46<sup>e</sup> ou 47<sup>e</sup> semaine calendaire et une partie de la session pourrait être tenue en collaboration avec les experts pour l'Annexe 2 des SMGS, afin de traiter la question de l'harmonisation du RID et de l'Annexe 2 des SMGS (voir également le paragraphe 92).
-

**Textes adoptés par la 50<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID**

Document OTIF/RID/CE/2011/9 adopté avec les modifications suivantes :

**Table des matières**

Supprimer les amendements aux 1.1.3.3, 6.11.3, 6.11.4 et 6.11.5.

**Chapitre 1.1**

**1.1.3.3** Supprimer les amendements proposés.

**Chapitre 1.2**

**1.2.1** Supprimer l'ajout d'une référence aux conteneurs pour vrac souples dans la définition de conteneur pour vrac.

**Chapitre 1.6**

**1.6.1.27** Remplacer « du 1.1.3.3 c) i) » par :  
« de la disposition spéciale 363 du chapitre 3.3 ».

**Chapitre 2.2**

**2.2.52.4** Au troisième amendement, dans la colonne (7) du tableau, supprimer :  
« OP8 ».

Au troisième amendement, dans la colonne (9) du tableau, insérer :  
« interdit ».

**2.2.9.1.7** À l'alinéa e) viii), remplacer « personnel approprié » par :  
« personnel concerné ».

**Chapitre 3.2  
Tableau A**

Supprimer tous les amendements consistant à ajouter le code « BK3 » dans la colonne (10) (concerne les Nos ONU 1334, 1350, 1454, 1474, 1486, 1498, 1499, 1942, 2067, 2213, 3077, 3377 et 3378 GE III).

**Chapitre 3.3**

**363** Modifier pour lire comme suit :

« **363** Cette rubrique s'applique également aux combustibles liquides autres que ceux exemptés en vertu du paragraphe b) du 1.1.3.3, en quantités supérieures à celle indiquées dans la colonne (7a) du tableau A du chapitre 3.2, dans des moyens de confinement intégrés dans du matériel ou dans une machine (par exemple généra-

teurs, compresseurs, modules de chauffage, etc.) de par la conception originale de ce matériel ou de cette machine. Ils ne sont pas soumis aux autres dispositions du RID, si les prescriptions suivantes sont satisfaites :

(Insérer le texte du 1.1.3.3 c) i) à v) en tant que a) à e), le dernier terme au paragraphe v) « Transport selon 1.1.3.3 c) » étant remplacé par « Transport selon la disposition spéciale 363 ». ) ».

## Chapitre 4.1

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

### 4.1.4.1

**P 137** [L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

**P 200** Modifier la fin du paragraphe (7) b) pour lire :

« une corrosion, qui est spécifié à la norme ISO 9162 ».

Modifier le premier tiret des amendements au paragraphe (11) pour lire comme suit :

« [- Supprimer les lignes pour les normes « EN 1801:1998 » et « EN 12754:2001 ».] ».

Modifier l'amendement au paragraphe (12) 2.5 pour lire comme suit :

« Dans la deuxième phrase du paragraphe (12) 2.5, remplacer « le niveau de contamination par corrosion des gaz est conforme à celui indiqué à l'alinéa b à l'annexe E.1 de la norme EN 1440:2008 » par :

« le niveau de contamination par corrosion des gaz est conforme à la norme ISO 9162 ». »

## Chapitre 6.1

**6.1.3.1 a) i)** Supprimer l'amendement.

## Chapitre 6.2

**6.2.2.7.2 a)** Supprimer l'amendement.

**6.2.2.9.2 a)** Supprimer l'amendement.

**6.2.3.9.7.3 b)** Supprimer les crochets et la note du secrétariat.

**6.2.4.2** La référence à la norme « EN1440:2008 + A1:[2012] (sauf annexes G et H) » doit être placée entre crochets.

Dans la troisième colonne, remplacer « Obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015 » par :

« Obligatoirement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015 ». (deux fois).

Ajouter l'amendement suivant :

« Remplacer le titre de la troisième colonne du tableau par le suivant :

« Applicable ». ».

### **Chapitre 6.3**

**6.3.4.2 a)** Supprimer l'amendement.

### **Chapitre 6.5**

**6.5.2.1.1 a)** Supprimer l'amendement.

### **Chapitre 6.6**

**6.6.3.1 a)** Supprimer l'amendement.

### **Chapitre 6.7**

**6.7.2.20.1 c) i)** Supprimer l'amendement.

**6.7.3.16.1 c) i)** Supprimer l'amendement.

**6.7.4.15.1 c) i)** Supprimer l'amendement.

**6.7.5.13.1 c) i)** Supprimer l'amendement.

### **Chapitre 6.8**

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

### **Chapitre 6.11**

Supprimer tous les amendements.

### **Chapitre 7.3**

**7.3.2.1** Supprimer l'amendement.

**7.3.2.4** Modifier l'amendement pour lire comme suit :

« **7.3.2.4** Après « dans des conteneurs pour vrac », insérer :

« (code BK2) ».

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

**7.3.2.9** Supprimer l'amendement.

### **Chapitre 7.5**

**7.5.7** Supprimer l'amendement.

## Autres amendements

### Chapitre 1.1

1.1.4.3 Modifier pour lire comme suit :

« **1.1.4.3 Utilisation de citernes mobiles de type OMI approuvées pour les transports maritimes**

Les citernes mobiles de type OMI (types 1, 2, 5 et 7) qui ne répondent pas aux prescriptions des chapitres 6.7 ou 6.8, mais qui ont été construites et approuvées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003 conformément aux dispositions du Code IMDG (Amendement 29-98) pourront continuer à être utilisées si elles répondent aux prescriptions en matière d'épreuves et de contrôles périodiques applicables du Code IMDG<sup>1)</sup>. En outre, elles doivent répondre aux dispositions correspondant aux instructions des colonnes (10) et (11) **du tableau A** du chapitre 3.2 et du chapitre 4.2 du RID. Voir aussi le 4.2.0.1 du Code IMDG.

<sup>1)</sup> L'Organisation maritime internationale (OMI) a publié la circulaire DSC/Circ.12 (et ses rectificatifs), intitulée « Guidance on the Continued Use of Existing IMO Type Portable Tanks and Road Tank Vehicles for the Transport of Dangerous Goods » (Indications concernant la poursuite de l'utilisation des citernes mobiles et des véhicules-citernes routiers de type OMI existants pour le transport des marchandises dangereuses). Le texte de cette directive est disponible en anglais sur le site internet de l'OMI à l'adresse suivante : [www.imo.org](http://www.imo.org). ».

### Chapitre 1.3

1.3.1 À la fin du Nota 1, remplacer « voir sous 1.8.3 » par :

« voir 1.8.3 au lieu de la présente section ».

### Chapitre 1.4

[1.4.3.3 À la fin de l'alinéa f), ajouter une référence à la note de bas de page suivante :

« \* L'industrie a émis des listes de vérification à utiliser pendant le remplissage des wagons-citernes afin de garantir l'étanchéité des dispositifs de fermeture. Ces listes de vérification se trouvent sur le site Internet du CEFIC (Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique) : [www.cefic.org](http://www.cefic.org). ».]

[1.4.3.7.1 À la fin de l'alinéa d) ii), ajouter une référence à la note de bas de page suivante :

« \* L'industrie a émis des listes de vérification à utiliser pendant le remplissage des wagons-citernes afin de garantir l'étanchéité des dispositifs de fermeture. Ces listes de vérification se trouvent sur le site Internet du CEFIC (Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique) : [www.cefic.org](http://www.cefic.org). ».]

## Chapitre 1.6

**1.6.1.1** Modifier pour lire comme suit :

**1.6.1.1** Sauf prescriptions contraires, les matières et objets du RID peuvent être transportés jusqu'au 30 juin 2013 selon les prescriptions du RID<sup>14)</sup> qui leur sont applicables jusqu'au 31 décembre 2012.

**NOTA.** En ce qui concerne la mention dans le document de transport, voir sous 5.4.1.1.12.

<sup>14)</sup> Version du RID du 1<sup>er</sup> janvier 2011 ».

**1.6.2.7,**  
**1.6.2.8,**  
**1.6.3.25,**  
**1.6.3.35,**  
**1.6.3.37,**  
**1.6.4.17,**  
**1.6.4.34,**  
**1.6.4.35**

Remplacer les textes par la mention :

« (supprimé) ».

**1.6.2.11** Modifier pour lire comme suit :

« **1.6.2.11** Les cartouches à gaz fabriquées et préparées en vue du transport avant le 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour lesquelles les prescriptions des 1.8.6, 1.8.7 ou 1.8.8 concernant l'évaluation de la conformité des cartouches à gaz n'ont pas été appliquées, pourront continuer à être transportées après cette date sous réserve que toutes les autres dispositions applicables du RID soient respectées. ».

**1.6.3.8** Supprimer le premier paragraphe.

**1.6.3.27** Modifier l'alinéa a) pour lire comme suit :

a) Pour les wagons-citernes et wagons-batterie destinés au transport

- de gaz de la classe 2 des codes de classification contenant la/les lettre (s) T, TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi que
- des matières des classes 3 à 8 qui sont transportées à l'état liquide, auxquelles sont affectés les codes-citerne L15CH, L15DH ou L21DH, dans la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2,

qui ont été construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005, l'absorption minimale d'énergie de dispositifs définis dans la disposition spéciale TE 22 de la section 6.8.4 doit s'élever à 500 kJ pour chaque côté frontal du wagon. ».

**1.6.3** Ajouter la mesure transitoire suivante :

- « **1.6.3.43** « Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2012, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.6 relatives aux normes EN 14432:2006 et EN 14433:2006 applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, pourront encore être utilisés. ».

## Chapitre 1.8

- 1.8.3.3** Modifier le quatrième tiret du deuxième paragraphe pour lire :

« – le fait que les employés concernés de l'entreprise ont reçu une formation, y compris à propos des modifications à la réglementation, et que cette formation est inscrite sur leur dossier ; ».

- 1.8.3.11 b)** Au 13<sup>e</sup> tiret, après « documents de transport, », insérer :

« consignes écrites, ».

Ajouter le nouveau tiret suivant en 14<sup>e</sup> position :

« – les consignes écrites (mise en application des consignes et équipement de protection individuelle) ; ».

- 1.8.3.12.4 a)** Ajouter le nouveau tiret suivant en 9<sup>e</sup> position :

« – les consignes écrites ; ».

## Chapitre 4.1

- 4.1.1.15** Après « date de fabrication », insérer :

« des récipients ».

## Chapitre 5.4

- 5.4.1.1.1** Modifier la phrase introductive pour lire comme suit :

« Le ou les documents de transport doivent fournir les renseignements suivants pour toute matière ou objet présenté au transport : ».

- 5.4.1.1.12** Remplacer « 2011 » par :

« 2013 ».

- 5.4.1.4.1** Ajouter le nouveau paragraphe suivant :

« Outre les informations prescrites aux 5.4.1.1 et 5.4.1.2, une croix doit être portée dans la case prévue à cet effet lorsque le document de transport utilisé contient une telle case, par exemple la lettre de voiture selon la CIM ou la lettre de wagon selon le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU)\*.

\* Publié par le Bureau CUU, Avenue Louise, 500, BE-1050 Bruxelles, [www.qcubureau.org](http://www.qcubureau.org). ».

## **Chapitre 6.8**

- 6.8.2.2.1** Remplacer « le point 1.1.10 de la fiche UIC 573 » par :  
« le point 2.1.10 de la fiche UIC 573 ».

## **Chapitre 6.9**

- 6.9.2.3.3** Remplacer « ...doit appartenir à une catégorie appropriée de fibres de verre du type E » par :  
« ...doit appartenir à une catégorie appropriée de fibres telles que des fibres de verre du type E ».
-