

**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/GTP/2013-A**

**16 janvier 2014**

**Original : allemand**

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

---

**Rapport final sur la 2<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission  
d'experts du RID**

**(Copenhague, du 18 au 22 novembre 2013)**

SOMMAIRE

	Paragraphes	Page
Point 1 : Adoption de l'ordre du jour	1	3
Point 2 : Présence	2 – 4	3
Point 3 : Harmonisation avec la 18 <sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses et approbation des modifications adoptées par la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2012 et 2013	5 – 22	3
Point 4 : Interprétation du RID	23	6
Point 5 : Propositions d'amendements au RID	24 – 77	6
A. Questions en suspens	24 – 57	6
B. Nouvelles propositions	58 – 81	10
Point 6 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS	82 – 91	13
Point 7 : Informations de l'Agence ferroviaire européenne (ERA)	92 – 95	15
Point 8 : Divers	96 – 119	15
<b>Annexe I :</b> Textes adoptés par la 2 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		
<b>Annexe II :</b> Liste des participants		

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

*Document :* A 81-03/503.2013 (Secrétariat)

*Document informel :* INF.1 (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire joint à l'invitation A 81-03/503.2013 du 16 septembre 2013 est adopté, avec la liste des documents publiée par le Secrétariat dans le document informel INF.1.

**Point 2 : PRÉSENCE**

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 2<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent (voir également l'annexe II) :

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

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

La Commission européenne, l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) sont également représentées.

Les organisations internationales non gouvernementales suivantes sont présentes : Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Association européenne du charbon et du lignite (Euracoal), Union internationale des chemins de fer (UIC), Union internationale des wagons privés (UIP) et Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).

3. Même si aucun quorum ( $\frac{1}{3}$  des 44 États parties au RID disposant du droit de vote) n'est nécessaire pour les sessions du groupe de travail permanent, le Secrétariat se réjouit de voir que 22 États parties au RID ont répondu à l'invitation pour participer aux travaux du groupe de travail. Étant donné que les décisions du groupe de travail devront ultérieurement être approuvées par la Commission d'experts du RID, il importe qu'elles soient soutenues par une large majorité d'États parties au RID.
4. À la 1<sup>re</sup> session du groupe de travail permanent, M. Helmut Rein (Allemagne) et M<sup>me</sup> Caroline Bailleux (Belgique) ont été élus respectivement président et vice-présidente du groupe de travail permanent et ce pour une durée indéterminée. Le président et la vice-présidente conviennent de se relayer à la présidence de la session.

**Point 3 : HARMONISATION AVEC LA 18<sup>e</sup> ÉDITION DES RECOMMANDATIONS DE L'ONU POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET APPROBATION DES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LA RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN EN 2012 ET 2013**

*Documents :* OTIF/RID/CE/GTP/2013/10 (Secrétariat)  
OTIF/RID/CE/GTP/2013/17 (Secrétariat)

*Documents informels :* INF.8 (UIC/CIT)  
INF.12 (Secrétariat)  
INF.11/Rev.1 (Suède)

5. Le document OTIF/RID/CE/GTP/2013/17 préparé par le Secrétariat et comportant les textes adoptés par la Réunion commune en 2012 et 2013, par la Commission d'experts du RID en mai 2012 et par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2012 est adopté par le groupe de travail sous réserve des modifications suivantes.

1.6.1.1, 1.6.1.16 et 1.6.1.19

6. Le groupe de travail adopte à son tour pour le RID la modification adoptée par le WP.15 de la mesure transitoire générale au 1.6.1.1 et la suppression des mesures transitoires aux 1.6.1.16 et 1.6.1.19 (cf. annexe I).

1.6.3.1 à 1.6.3.3

7. Le représentant du Royaume-Uni renvoie au paragraphe 20 du rapport de la 1<sup>re</sup> session du groupe de travail permanent (document OTIF/RID/CE/GTP/2012-A) et propose d'attendre l'issue des débats sur les mesures transitoires correspondantes pour les véhicules-citernes avant d'adopter définitivement les mesures transitoires modifiées pour les wagons-citernes construits avant 1978.
8. Le représentant de l'Allemagne confirme avoir envoyé au Secrétariat une proposition sur les véhicules-citernes pour la prochaine session du groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune. Il rappelle que l'objectif des mesures transitoires modifiées est d'exclure à l'avenir les très vieilles citernes du transport de marchandises dangereuses. Tant les impératifs de sécurité que les intérêts des exploitants ont été pris en compte. Il souligne que pour le trafic routier, d'autres contraintes et conditions d'exploitation s'appliquent, qui peuvent donner des résultats complètement différents et donc n'avoir aucune répercussion sur les mesures transitoires du RID.
9. Puisqu'aucune proposition ne signale d'erreur dans la prise de décision, le groupe de travail décide de biffer les crochets dans ces mesures transitoires.

Tableau B

10. Le représentant de l'UIC est prié de contrôler les codes NHM indiqués pour les modifications du tableau B et de communiquer les codes NHM manquants au Secrétariat avant la session de mai 2014.

Disposition spéciale 662

11. Le groupe de travail adopte la rectification d'ordre rédactionnel de la disposition spéciale 622 proposée par le représentant du Royaume-Uni (cf. annexe I). Il prend note de l'accord particulier multilatéral RID 4/2013 proposé par le représentant de la Suède et présenté dans le document informel INF.11/Rev.1, avec lequel les prescriptions de la disposition spéciale 662 devront être mises en application plus tôt.

Numéro 87 d'identification du danger

12. Le groupe de travail adopte le nouveau numéro d'identification du danger 87 (cf. annexe I) attribué au numéro ONU 3507 (hexafluorure d'uranium, matières radioactives, en colis exempté avec moins de 0,1 kg par colis, non fissiles ou fissiles exceptées).

Conteneurs pour vrac souples

13. Le groupe de travail décide de mettre toutes les prescriptions concernant les conteneurs pour vrac souples entre crochets (cf. annexe I), jusqu'à ce que l'IDGCA ait apporté la preuve que les conteneurs pour vrac souples sont en mesure de réussir les épreuves prescrites au

6.11.5.3. À cet effet, l'IDGCA devra présenter à la prochaine Réunion commune le procès-verbal d'épreuve exigé au 6.11.5.4.

14. Le représentant de l'UIC est d'avis que la nouvelle définition de « conteneur pour vrac souple » ainsi que les définitions existantes de « conteneur pour vrac fermé » et « conteneur pour vrac bâché » devraient être déplacées au 1.2.1, car elles sont utilisées dans plus d'un chapitre du RID (chapitres 6.11, 7.3 et 7.5). Il soumettra une proposition à ce sujet à la Réunion commune en mars 2014.

#### 5.4.3.4

15. Le groupe de travail se rallie à la décision du WP.15 de biffer le renvoi à la norme EN 471 sur les vêtements de signalisation à la dernière page des consignes écrites (cf. annexe I). Il est souligné que les règles de sécurité au travail pour le personnel ferroviaire comportent déjà des prescriptions à ce sujet et sont sans cesse mises à jour, de sorte que le renvoi n'est pas indispensable.
16. Le groupe de travail considère qu'une mesure transitoire sur le modèle du 1.6.1.35 adopté par le WP.15 n'est pas nécessaire, puisque selon le RID, le modèle des consignes écrites ne constitue qu'une recommandation (cf. 5.4.3.4, 1<sup>re</sup> phrase).

#### Titres de normes universelles

17. Le groupe de travail est d'avis que pour une plus grande facilité d'utilisation, le titre des normes devrait également être indiqué pour les normes universelles. Le Secrétariat est prié de communiquer cette décision de la Réunion commune.
18. Les autres modifications du document OTIF/RID/CE/GTP/2013/17 adoptées par le WP.15 et présentées à l'annexe I du document informel INF.12 sont confirmées par le groupe de travail (cf. annexe I).

#### Chapitre 7.7

19. Le groupe de travail juge incomplète la proposition OTIF/RID/CE/GTP/2013/10 du Secrétariat visant à ce que les exemptions pour le transport de lampes du nouveau 1.1.3.10 soient reprises au chapitre 7.7 sur le transport de colis à main et bagages enregistrés. Le représentant de l'Autriche propose de rendre compte de l'ensemble du 1.1.3.10 au chapitre 7.7 afin que le transport de nouvelles lampes pouvant se trouver à bord de véhicules d'entreprises transportés dans des trains de voyageurs soit également couvert.
20. En réponse à la représentante de la Belgique qui propose oralement de simplement insérer au chapitre 7.7 un renvoi aux exemptions du 1.1.3, le Secrétariat indique que la Commission d'experts du RID a exprimé le souhait de regrouper toutes les prescriptions applicables aux voyageurs à un seul endroit du règlement.
21. Il est convenu que le Secrétariat organise un groupe de travail qui pourra dissocier prescriptions applicables au transport de colis et bagages enregistrés, d'une part, et prescriptions applicables au transport commercial en trains de voyageurs (p. ex. automobiles dans les trains de voyageurs), d'autre part, et examiner plus en détail le document informel INF.8 de l'UIC et du CIT. L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, la Suisse, l'ERA, le CIT et l'UIC déclarent vouloir participer au groupe de travail. Ce groupe de travail devrait se réunir le lundi 19 mai 2014 avant la 3<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID à Berne.
22. La remarque du représentant de la Russie visant à remplacer « marchandises dangereuses » par « matières dangereuses » dans le titre du 1.1.3.10 sera soumise à la Réunion commune.

#### **Point 4 : INTERPRÉTATION DU RID**

23. Aucun document n'a été soumis au groupe de travail permanent pour ce point d'ordre du jour.

#### **Point 5 : PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RID**

##### **A. Questions en suspens**

##### Mesure transitoire relative à l'apposition de plaques-étiquettes de taille réduite

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2013/1 (Secrétariat)

24. À la 1<sup>re</sup> session du groupe de travail permanent (Riga, 12-15 novembre 2012), une mesure transitoire a été adoptée au sujet des limitations pour l'apposition de plaques-étiquettes de taille réduite sur les wagons, afin de permettre en particulier d'adapter les wagons de marchandises équipés de châssis pour plaques-étiquettes (cf. rapport OTIF/RID/CE/GTP/2012-A, paragraphes 9 à 11).
25. Un représentant du Secrétariat de l'OTIF explique que le libellé choisi pourrait être interprété comme interdisant à l'avenir l'utilisation des plaques-étiquettes de taille réduite.
26. En réalité, les plaques-étiquettes de taille réduite peuvent cependant toujours être utilisées lorsque la surface disponible sur le wagon ne suffit pas pour des plaques-étiquettes de taille normale.
27. Le nouveau libellé de la mesure transitoire 1.6.1.35 (nouveau 1.6.1.37) proposé par le Secrétariat de l'OTIF dans le document 2013/1 afin d'empêcher toute mauvaise interprétation est adopté (cf. annexe I).

##### Transport de colis express

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2013/4 (UIC)

28. À sa 1<sup>re</sup> session (Riga, 12-15 novembre 2012), le groupe de travail a prié l'UIC de vérifier si des marchandises dangereuses étaient acheminées en colis express dans les États membres du RID. Si ce n'était pas le cas, la colonne (19) du tableau A et le chapitre 7.6 pouvaient être supprimés (cf. rapport OTIF/RID/CE/GTP/2012-A, paragraphe 60).
29. Le représentant de l'UIC informe le groupe de travail que l'UIC a procédé à cette vérification et a alors constaté que de tels acheminements avaient encore et toujours lieu, surtout en trafic intérieur de nombreux États parties au RID.
30. De plus, l'UIC est d'avis que biffer les prescriptions CE et autoriser les quantités limitées et exemptées des chapitres 3.4 et 3.5 en tant que colis express, comme cela était envisagé, ne constitue pas une solution appropriée, notamment en ce qui concerne la sécurité. Les limites de quantité dans les prescriptions CE sont certes plus élevées que dans les chapitres 3.4 et 3.5, mais toutes les prescriptions du RID s'appliquent pour le transport en colis express.
31. Sur recommandation de l'UIC, le groupe de travail décide de conserver les dispositions de la colonne (19) du tableau A et du chapitre 7.6.

Vérification de la date de la prochaine épreuve

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2013/5 (Suède)

32. Le représentant de la Suède informe le groupe de travail que le Sous-Comité d'experts de l'ONU a rejeté sa proposition selon laquelle la date de la prochaine épreuve devrait aussi être inscrite des deux côtés des citernes (sur la citerne elle-même ou sur un panneau) pour les citernes mobiles et CGEM « UN ».
33. Afin de résoudre le problème rencontré par les transporteurs pour la vérification du délai pour la prochaine épreuve des conteneurs-citernes, citernes mobiles et CGEM (voir également le rapport OTIF/RID/CE/GTP/2012-A, paragraphes 5 et 6), le représentant de la Suède propose dans le document 2013/5 d'insérer au 1.4.2.2.2, qui porte sur la possibilité de se fier aux informations mises à disposition par d'autres intervenants, un renvoi au 1.4.2.2.1 d).
34. Plusieurs délégations jugent la mise en œuvre pratique d'une telle prescription problématique, puisque la manière dont le transporteur accède aux données concrètes sur la date de la prochaine épreuve n'apparaît pas clairement. D'autres délégations soulignent que cette obligation incombe déjà au remplisseur et que la transmission des informations pourrait également être régie par contrat.
35. Le représentant de l'UIC suggère de biffer complètement l'obligation du transporteur fixée au 1.4.2.2.1 d) pour les conteneurs-citernes, citernes mobiles et CGEM.
36. Après un long débat, le groupe de travail vote et adopte à 13 voix contre 1 la proposition de la Suède (cf. annexe I).

Équipement des wagons-citernes RID d'un frein à vis manœuvrable depuis la plateforme

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2013/8 (UIC)

37. Avec le document 2013/8, le représentant de l'UIC livre le rapport final de l'étude sur la nécessité de continuer à équiper les wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses d'un frein à vis manœuvrable depuis la plateforme.
38. Il ressort de cette étude que l'équipement des wagons-citernes RID avec un frein à vis manœuvrable depuis la plateforme et donc le maintien des dispositions des fiches UIC 573 et 535-3 ne sont plus nécessaires. Les dispositions de la fiche UIC 573 ont pour la majeure partie été prises en compte dans les normes EN 15877-1:2012, EN 12663-2:2010 et EN 1551:2009. Les renvois à cette fiche UIC au 4.3.3.3.2, au 6.8.2.2.1 et au 6.8.4 peuvent donc être biffés et remplacés, après vérification détaillée, par des renvois aux normes susmentionnées.
39. Le groupe de travail se rallie aux conclusions de l'UIC. Les renvois à la fiche UIC 573 seront biffés sur la base du document OTIF/RID/CE/GTP/2013/12 de l'UIC (cf. paragraphes 40 à 42).

Utilisation du terme « restrictions d'expédition »

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2013/11 (UIC)

40. Le représentant de l'UIC présente les résultats de l'étude visant à déterminer si, en anglais et en allemand, les termes « restrictions on forwarding » / « Abfertigungsbeschränkungen » au cinquième tiret du 1.8.3.11 b) du RID (et non « restrictions on dispatch » / « Versandbeschränkungen » comme dans l'ADR) doivent être modifiés. Pour l'allemand, cette étude a notamment pris en compte le fait qu'en revanche, l'expression « für den Versandbahnhof geltende Vorschriften » est utilisée au 7.5.1.1, et que la version française du 1.8.3.11 b) du

RID utilise le même terme que l'ADR, à savoir « restrictions d'expédition » (voir également le rapport OTIF/RID/CE/2011-A, paragraphe 34).

41. Puisque « *Abfertigungsbeschränkung* » est le terme usuel dans les transports ferroviaires, qu'il est également employé au 1.4.2.1.1 d) sur les obligations de l'expéditeur et qu'il correspond au terme « restrictions d'expédition » employé de manière uniforme en français, l'UIC est d'avis qu'il devrait être conservé dans la version allemande du 1.8.3.11 b). Pour la version anglaise, l'UIC propose en revanche d'utiliser le terme « *forwarding restrictions* » au lieu de « *restrictions on forwarding* » au 1.8.3.11 b) et au 1.4.2.1.1 d).
42. L'UIC pense que les expressions « *die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften* » / « *the requirements in force at the forwarding station* » et « les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice » devraient être conservées au 7.5.1.1.
43. Le groupe de travail prend note des résultats de cette vérification et adopte la modification de la version anglaise du 1.8.3.11 b) (cf. annexe I).

#### Fiche UIC 573

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2013/12 (UIC)

44. À sa première session en novembre 2012, le groupe de travail avait prié les représentants de l'UIC et de l'UIP de vérifier s'il ne valait pas mieux réglementer différents éléments de la fiche UIC 573 dans le RID, même via une inclusion des normes (cf. rapport OTIF/RID/CE/GTP/2012-A, paragraphe 15).
45. Le représentant de l'UIC informe le groupe de travail des résultats de ces recherches. Il ressort de l'étude que la plupart des exigences techniques de la fiche UIC 573 sont incluses dans des normes EN, à l'exception des dispositions du point 2.1.10 de la fiche concernant la fixation de constructions annexes sur les citernes. Cela signifie que les renvois du RID à la fiche UIC 573 peuvent être remplacés par des renvois aux normes EN, à condition que les exigences du point 2.1.10 de cette fiche soient directement repris dans le RID, de préférence au 6.8.2.2.1.
46. Le groupe de travail adopte les propositions de modifications de l'UIC au 4.3.3.3.2, au 6.8.2.2.1 et à la disposition spéciale TE 25 du 6.8.4, avec des améliorations rédactionnelles mineures (cf. annexe I).

#### Extension de l'exigence sur les tampons anti-crash

Documents : OTIF/RID/CE/GTP/2013/13 (Pays-Bas)  
OTIF/RID/CE/GTP/2013/15 (Pays-Bas)

47. À sa première session en novembre 2012, le groupe de travail a prié le représentant des Pays-Bas, à la suite de la discussion concernant l'accident ferroviaire à la gare de triage de Kijfhoek, de soumettre une proposition basée sur l'enquête relative à l'accident et visant à étendre l'application de la disposition spéciale TE 22 (Équipement avec des tampons anti-crash) à des matières moins dangereuses (voir également le rapport OTIF/RID/CE/GTP/2012-A, paragraphes 96 à 100).
48. La proposition des Pays-Bas présentée dans le document 2013/13 et complétée par le document 2013/15 vise d'une part à ce que les wagons-citernes et wagons-batteries construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007 et destinés au transport des matières nommées au 1.6.3.27 b) soient équipés d'éléments anti-crash avec une absorption d'énergie plus faible (500 kJ au lieu de 800 kJ), et d'autre part à ce que la disposition spéciale TE 22 soit étendue aux gaz asphyxiants et oxydants de la classe 2 et aux matières des classes 3 à 9 transportées à



l'état liquide auxquelles sont affectés les codes-citerne LGAV, LGBV, LGBF, L1,5BN, L2,65CN, L4BN, L4BH, L4BV, L4DH, L4DN, L4DV ou L10BN.

49. Le représentant de l'ERA souligne que la prévention des accidents a toujours été l'un des principes de la politique européenne de sécurité ferroviaire et qu'elle s'est révélée efficace. La proposition des Pays-Bas n'essaie pas d'éviter les accidents, bien que les causes des accidents cités aient été constatées dans les rapports d'enquête et que ces derniers aient montré qu'ils auraient pu être évités. Par ailleurs, la déclaration des Pays-Bas concernant les répercussions économiques de la mesure proposée ne suffit pas, car il n'apparaît pas clairement combien de wagons seraient effectivement concernés, de sorte qu'il est impossible de comparer le coût total de la mesure proposée avec ses avantages. Les représentants de la Pologne, de la Suède, de la République tchèque et de l'UIC appuient l'opinion de l'ERA.
50. Le représentant du CEFIC est favorable, sur le principe, à l'utilisation de tampons anti-crash pour accroître la sécurité et renvoie au document CEFIC révisé *Guidance on the design, construction and testing of standard rail tank cars for the transport of chemicals in bulk* (« Indications pour la conception, la construction et le contrôle des wagons-citernes standard pour le transport de produits chimiques en vrac »), qui recommande de recourir aux tampons anti-crash pour les matières spéciales. D'autres participants signalent toutefois que ces frais élevés seraient un poids supplémentaire pour le fret ferroviaire et pourraient avoir un effet néfaste sur la compétitivité du ferroviaire par rapport au transport routier.
51. Le président rappelle que pour le transport de marchandises dangereuses par la route, divers progrès techniques ont été repris dans la construction générale des véhicules. En outre, des innovations améliorent sans cesse la sécurité en trafic routier, ce qui conduit également à une hausse des coûts des véhicules. De telles réflexions devraient également être menées pour le trafic ferroviaire. Le représentant de l'UIP ajoute que l'augmentation des coûts de construction des wagons ne provient pas forcément des équipements de sécurité mais d'autres mesures du secteur ferroviaire, comme la réduction du bruit.
52. Pour la prochaine session, le groupe de travail recommande au représentant des Pays-Bas de présenter une analyse coûts-avantages et de procéder à un examen approfondi des statistiques d'accident afin de démontrer les effets positifs de la mesure.

#### Transport en vrac de charbon de numéro ONU 1361

*Document informel* : INF.4 (Euracoal)

53. La proposition soumise par le représentant d'Euracoal dans le document informel INF.4 a pour but d'exempter largement, à certaines conditions, le charbon de numéro ONU 1361, groupe d'emballage III, transporté en vrac, au moyen d'une nouvelle disposition spéciale qui s'inspirerait de la disposition spéciale 803 de l'ADN pour la navigation intérieure, tout en tenant compte des spécificités des chemins de fer (voir également le rapport OTIF/RID/CE/GTP/2012-A, paragraphes 101 et 102).
54. Il est précisé que des mesures de températures alternatives ne constitueraient pas automatiquement une charge supplémentaire, étant donné qu'elles doivent déjà être effectuées pour l'assurance-qualité.
55. La représentante de l'Espagne remet en question la valeur maximale de 60 °C pour la température du chargement prévu pour le transport. En Espagne, le charbon est livré principalement par voie maritime. Les températures mesurées pour le charbon transporté dépassent parfois 60 °C. Cependant, la durée de transport subséquent par voie terrestre est beaucoup plus courte. Elle propose donc soit de renoncer complètement à la limite maximale de température, soit de la relever.

56. De l'avis général, l'alinéa d) n'est pas nécessaire pour les transports ferroviaires puisque les prescriptions des entreprises de transport ferroviaire relatives aux incendies dans les trains sont ici suffisantes.
57. Le groupe de travail convient qu'une disposition clarificatrice est nécessaire. Elle doit toutefois être pragmatique et adaptée au risque. Pour la prochaine session du groupe de travail en mai 2014, le représentant d'Euracoal est prié de retravailler sa proposition en tenant compte des points avancés par les différents participants. De plus, la proposition révisée devra d'abord être transmise au représentant de l'Allemagne afin que celui-ci puisse rédiger un projet de nouvelle version de l'accord particulier multilatéral y afférent. L'Allemagne enverra ensuite ce projet à tous les États membres intéressés pour qu'ils puissent le commenter.

## **B. Nouvelles propositions**

### Disposition spéciale TE 25

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2013/2 (Secrétariat)

58. Avec son document 2013/2, le Secrétariat suggère que la décision déjà prise pour l'édition 2007 du RID d'affecter la disposition spéciale TE 25 à toutes les matières auxquelles les codes-citernes L15CH, L15DH ou L21DH sont attribués dans la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 soit appliquée aux matières toxiques par inhalation auxquelles ces mêmes codes sont également attribués depuis 2011.
59. Le groupe de travail approuve la proposition du Secrétariat, avec un ajout à la mesure transitoire 1.6.3.40, qui exempte les wagons-citernes pour les matières toxiques par inhalation construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2011 de l'application de la disposition spéciale TE 25 jusqu'au 31 décembre 2016 (cf. annexe I).

### Dispositions particulières relatives aux moyens de rétention vides non nettoyés

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2013/6 (Suède)

60. Avec son document 2013/6, le représentant de la Suède attire l'attention sur une contradiction entre le 1.4.3.6 concernant les obligations du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et la disposition particulière relative aux moyens de rétention vides non nettoyés au 5.4.1.1.6.2.1. Le 1.4.3.6 b) dispose que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit entre autres s'assurer qu'il a à tout moment tout au long du transport un accès rapide et sans entraves aux numéros ONU des marchandises dangereuses transportées dans ou sur chaque wagon, à moins qu'il ne s'agisse de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées conformément au chapitre 3.4. Dans ce cas, il suffit d'indiquer la présence de telles marchandises. Selon la disposition particulière au 5.4.1.1.6.2.1, le numéro ONU ne doit pas nécessairement être indiqué pour les emballages vides non nettoyés dont la capacité ne dépasse pas 1 000 litres. Lorsque l'expéditeur applique le 5.4.1.1.6.2.1, cela signifie que le transporteur n'est pas en mesure de communiquer au gestionnaire d'infrastructure des indications sur le numéro ONU.
61. La première proposition présentée dans le document de la Suède consiste à prescrire que le numéro ONU soit aussi indiqué pour les emballages vides non nettoyés dont la capacité ne dépasse pas 1 000 litres.
62. La deuxième proposition de la Suède offre une solution similaire, qui a déjà été choisie pour les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées conformément aux dispositions du chapitre 3.4, à savoir que lorsque des emballages vides non nettoyés visés au 5.4.1.1.6.2.1 sont transportés, il suffit d'indiquer la présence de ces marchandises.

63. La majorité des participants appuie la deuxième proposition de la Suède. Les représentants des Pays-Bas, de la Commission européenne et de l'UIC trouvent qu'il serait préférable de compléter le deuxième tiret au 1.4.3.6 b), selon lequel le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire ne doit avoir accès au numéro ONU que s'il doit obligatoirement être indiqué dans le document de transport.
64. Le représentant de la Suède préparera pour la prochaine session du groupe de travail une nouvelle proposition qui ne développera que la deuxième proposition, en tenant compte des commentaires des participants. Il prie les États membres intéressés de lui envoyer leurs remarques supplémentaires par courriel.

Point sur les mesures prises par les autorités italiennes après l'accident de Viareggio

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2013/7 (UIC)

*Document informel :* INF.10 (Italie)

65. Avec son document 2013/7, le représentant de l'UIC s'adresse aux participants du groupe de travail et leur demande s'ils ont connaissance de l'état de mise en œuvre des mesures énoncées dans la circulaire du 6 avril 2010 du ministère italien de l'infrastructure et des transports (voir également le rapport OTIF/RID/CE/2010-B, paragraphes 5 à 11 et annexe III au dit rapport). Il attire l'attention sur le fait que la 51<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID (Berne, 30 et 31 mai 2012) a adopté les modifications suivantes sur la base des conclusions du groupe de travail sur les obligations de sécurité des intervenants (Rome, 12 et 13 avril 2012) :
- insertion d'un nota relatif aux obligations du remplisseur et du déchargeur, faisant référence aux listes de vérification du CEFIC ;
  - contrôles sur tous les wagons au lieu des sondages représentatifs du transporteur au moment de la prise en charge d'un envoi de marchandises dangereuses au lieu de départ.

Ces modifications sont définitivement entrées en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2013.

66. Le représentant de l'UIC déclare que l'UIC est d'avis que les mesures énoncées à l'annexe 1 de la circulaire italienne devraient être annulées en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles prescriptions du RID.
67. Les participants du groupe de travail partagent l'avis de l'UIC. **Le représentant de la Suisse souligne en complément les problèmes engendrés par la décision de Trenitalia de ne plus prendre en charge les wagons isolés de marchandises dangereuses et demande au représentant de l'Italie si des actions sont prévues pour y remédier.**
68. Avec le document informel INF.10, le représentant de l'Italie présente l'évolution statistique des incidents en transport de marchandises dangereuses en Italie entre 2005 et 2012. L'Italie est d'avis que le net recul du nombre d'incidents en 2011 et 2012 est en grande partie dû à l'introduction des mesures énoncées dans la circulaire susmentionnée. Par ailleurs, l'Italie considère les nouvelles prescriptions introduites dans le RID 2013 aux 1.4.2.2.1, 1.4.3.7.1 et 1.4.3.3 comme efficaces pour la traçabilité des informations dans le processus de transport. Le représentant de l'Italie informe le groupe de travail que le ministère italien de l'infrastructure et des transports lancera fin 2013 une procédure d'évaluation interne, qui durera jusqu'à la mi-2014 et dont l'objectif sera de contrôler le circulaire du 6 avril 2010 à la lumière des nouvelles prescriptions introduites dans le RID 2013. L'Italie informera le groupe de travail des résultats de ce contrôle **ainsi que des discussions en cours relatives au transport de wagons isolés de marchandises dangereuses.**

69. Le représentant de l'UIC signale que les valeurs statistiques dans le document INF.10 sont également influencées par l'interruption du transport en wagons isolés en Italie. Par ailleurs, il suggère de soumettre des propositions d'amendements au RID au lieu de prendre des mesures nationales unilatérales.
70. Comme à la 49<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID (Luxembourg, 2-4 novembre 2010), **la représentante de la France se demande** si la manière dont les mesures italiennes ont été mises en application respecte bien les prescriptions du chapitre 1.9 du RID, qui prévoit entre autres que les États membres doivent être informés via le Secrétariat de l'OTIF. **La représentante de la Belgique se demande même si les mesures italiennes remplissent les critères du chapitre 1.9.**
71. Le représentant de l'ERA signale **qu'il existe un précédent dans le cadre de la directive 98/34/CE, selon lequel une mesure non notifiée n'est pas applicable juridiquement. Il rappelle également que la directive 2004/49/CE dispose que les mesures nationales concernant le système ferroviaire de l'Union européenne doivent être notifiées à la Commission. À ce jour, les mesures italiennes n'ont pas été notifiées. Compte tenu du précédent susmentionné, il pourrait être avancé que les mesures non notifiées n'ont pas force obligatoire d'un point de vue juridique.** Pour dissiper ces doutes, le représentant de l'ERA invite l'Italie à un atelier sur la notification des prescriptions de sécurité nationales (6 et 7 mars 2014).

Modification de la note de bas de page n° 1 au 6.8.2.1.12 et de la note de bas de page n° 6 au 6.8.2.1.29

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2013/14 (ERA)

*Document informel :* INF.14 (Allemagne)

72. Le représentant de l'ERA propose dans son document de modifier deux renvois dans le RID, puisque la STI visée concernant le sous-système « Matériel roulant – Wagons pour le fret » a été amendée et que la nouvelle version s'appliquera à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014.
73. La note de bas de page modifiée au 6.8.2.1.29, qui renvoie à la norme EN 15273-2:2009 au sujet du gabarit de chargement de wagon G1, est acceptée sans discussion (cf. annexe I).
74. Pour la note de bas de page au 6.8.2.1.2, le groupe de travail est d'avis que la référence à la nouvelle STI ne suffit pas, car celle-ci ne renvoie plus au RID. Il faut s'assurer que dans le cadre de l'évaluation de la résistance du wagon-citerne pour la citerne, ce sont les contraintes autorisées selon le RID (norme EN 14025) qui sont appliquées et non celles de la norme EN 12663, à laquelle fait référence la STI.
75. Le groupe de travail approuve la modification du renvoi dans la note de bas de page au 6.8.2.1.2, qui inclut également les prescriptions techniques uniformes de l'OTIF et qui est provisoirement mis entre crochets jusqu'à la prochaine session (cf. annexe I).

Prescriptions du RID relatives au ferroulage en trains mixtes (trafic combiné de voyageurs et de marchandises)

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2013/16 (Allemagne)

76. La proposition de l'Allemagne visant à réglementer le transport de marchandises dangereuses en ferroulage dans des trains transportant également des voyageurs est adoptée par le groupe de travail à 13 voix contre 0 après réunion des deux tirets et ajout d'une clarification dans le nota 2 (cf. annexe I).
77. Le représentant de la Commission européenne souligne que l'article premier, § 4, lettre c), de la directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses

énonce déjà que les États membres peuvent établir leurs propres prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses dans les trains de voyageurs sur leur territoire.

78. Le président objecte que le RID fait partie de la directive et que l'article 5, § 1, de l'appendice C à la COTIF n'autorise le transport de marchandises dangereuses que dans des trains de marchandises, bien que son alinéa b) comporte une exception qui devrait être exposée dans le RID. La proposition de l'Allemagne est nécessaire afin de pouvoir, avant toute chose, autoriser le transport de marchandises dangereuses en trains mixtes (transport combiné de marchandises et de voyageurs).

#### Utilisation de documents électroniques pour le transport des marchandises dangereuses

*Document informel* : INF.9 (CIT)

79. Dans son document informel INF.9, le CIT suggère de réfléchir pour le 5.4.0 du RID à donner la priorité aux documents électroniques et à insérer des prescriptions matérielles à leur sujet, en accord avec la modification prévue des CIM.
80. La proposition du CIT est unanimement saluée. Il est rappelé que la dernière Réunion commune a pris une décision de principe sur l'architecture du système des applications télématiques pour le transport de marchandises dangereuses (cf. rapport OTIF/RID/RC/2013-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132, paragraphes 99 à 103) et que la liaison avec d'autres modes de transport doit être assurée.
81. En réponse au représentant du Royaume-Uni qui demande pourquoi la lettre de voiture électronique doit être authentifiée tandis qu'aucune signature n'était jusqu'ici nécessaire pour la lettre de voiture papier, le président explique que cela doit permettre d'associer le transport effectif et le document électronique, puisque l'envoi n'est plus accompagné d'un document physique.

#### **Point 6 : HARMONISATION DU RID ET DE L'ANNEXE 2 AU SMGS**

*Documents* : OTIF/RID/CE/GTP/2013/9 (OSJD)  
OTIF/RID/CE/GTP/2013/3 (Secrétariat)  
OTIF/RID/CE/GTP/2013/18 (Secrétariat)

82. Le président exprime sa reconnaissance pour le travail effectué dans les commissions de l'OSJD dans le sens de l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS. Il souligne tout particulièrement l'atmosphère constructive pendant ces travaux et la volonté d'harmoniser le plus largement possible.

#### 5.1.2.1 a) et 5.2.1.5 – Langues réglementaires pour le marquage des suremballages et des colis (OTIF/RID/CE/GTP/2013/18, paragraphes 14 et 15)

83. Le Secrétariat rappelle qu'à sa dernière session déjà, le groupe de travail avait discuté des langues réglementaires pour la transition d'un système juridique à l'autre (cf. rapport OTIF/RID/CE/GTP/2012-A, paragraphes 42 à 44). Le groupe de travail de l'OSJD a adopté une disposition autorisant l'inscription de données, en plus du russe et du chinois, en allemand, anglais ou français pour les transports dans le sens Est-Ouest.
84. Le Secrétariat est prié d'élaborer avec le représentant de la Lettonie un texte établissant les langues réglementaires, qui pourrait être utilisé tant dans le RID que dans l'annexe 2 au SMGS. La représentante de la Finlande exprime le souhait que cette prescription soit formulée de manière à ne pas avoir d'incidence sur les accords bilatéraux prévoyant un régime linguistique différent.

5.3.1.7.1 d) (annexe 2 au SMGS uniquement) – Indication du numéro de carte d'urgence sur la plaque-étiquette (OTIF/RID/CE/GTP/2013/18, paragraphe 17)

85. À la demande du président, le représentant de la Lettonie explique que l'indication du numéro de carte d'urgence sur les wagons-citernes soit sur la plaque-étiquette, soit sur un panneau blanc séparé ne pose pas problème pour les États parties aux deux règlements.

6.8.4, disposition spéciale TE 22 – Absorption d'énergie de chaque extrémité du wagon (OTIF/RID/CE/GTP/2013/18, paragraphes 34 et 35)

86. Le représentant de la Lettonie explique que le représentant de l'Ukraine auprès de la réunion d'experts de l'OSJD a présenté des preuves que les exigences formulées au paragraphe 34 du rapport OTIF/RID/CE/GTP/2013/18 au sujet des attelages automatiques correspondaient aux seuils limites contenus dans le RID. À la demande du représentant du Royaume-Uni, il confirme que l'expression « en course » peut être biffée.
87. Le groupe de travail décide de mettre dans un premier temps la fin de la phrase (« équipés d'éléments pour l'absorption d'énergie absorbant au moins 130 kJ par côté frontal du wagon. ») entre crochets (cf. annexe I) et de prier le représentant de l'Ukraine de présenter à la prochaine session la preuve de l'équivalence.

6.8.4, disposition spéciale TE 25 – Dispositifs anti-chevauchement des tampons (OTIF/RID/CE/GTP/2013/18, paragraphe 36)

88. Le groupe de travail approuve l'insertion, dans la disposition spéciale TE 25, de l'alinéa e) supplémentaire de l'annexe 2 au SMGS qui fixe les exigences relatives aux plaques de protection pour les fonds de citernes des wagons-citernes équipés d'un attelage automatique (cf. annexe I).

Chapitre 6.8 – Prescriptions relatives à la construction, aux équipements, à l'agrément de type, aux épreuves et contrôles ainsi qu'au marquage des conteneurs-citernes, caisses mobiles citernes et CGEM (OTIF/RID/CE/GTP/2013/18, paragraphe 25)

89. Le groupe de travail remercie le représentant de la Lettonie d'avoir pris l'initiative de soumettre au groupe de travail temporaire des experts de l'OSJD sur l'annexe 2 au SMGS une proposition complète visant à reprendre très largement les prescriptions pour les conteneurs-citernes de la colonne de droite du chapitre 6.8 du RID dans l'annexe 2 au SMGS.

Futurs travaux

90. Le représentant de la Lettonie souligne que la prochaine session du groupe de travail permanent des experts de l'OSJD sur l'annexe 2 au SMGS (Varsovie, 10-14 février 2014) sera principalement consacrée aux citernes et que l'expertise des experts des citernes du RID y serait la bienvenue.
91. Le président souligne la valeur que prennent ces travaux d'harmonisation, étant donné que le trafic ferroviaire entre les deux régimes juridiques revêtira à l'avenir une grande importance. Il espère que les commissions de l'OSJD qui devront prendre une décision définitive sur les modifications 2015 de l'annexe 2 au SMGS le feront dans le même esprit de coopération constructive.

**Point 7 : INFORMATIONS DE L'AGENCE FERROVIAIRE EUROPÉENNE (ERA)**

*Document informel :* INF.17 (ERA)

92. Le groupe de travail prend note du document informel INF.13 de l'ERA.
93. L'arrangement administratif entre l'OTIF, la direction générale MOVE de la Commission européenne et l'ERA mentionné aux paragraphes 3 à 5 du document est disponible sous [http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/08\\_Presse/Com\\_Presse/CP\\_2013/A\\_57-21\\_501\\_2013\\_25\\_11\\_2013\\_f\\_OTIF-EU-ERA\\_AA\\_Brussels\\_24\\_10\\_2013.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/08_Presse/Com_Presse/CP_2013/A_57-21_501_2013_25_11_2013_f_OTIF-EU-ERA_AA_Brussels_24_10_2013.pdf)
94. Le représentant de l'UIC rappelle que l'ERA voulait présenter une proposition pour l'insertion d'obligations pour les entités chargées de l'entretien (ECE) (cf. rapport OTIF/RID/CE/GTP/2012-A, paragraphes 21 à 22). Le représentant de l'ERA déclare que les exigences pour les ECE ne sont pas encore tout à fait réglées.
95. Le représentant de l'UIC se déclare disposé à soumettre à la prochaine session du groupe de travail une proposition visant à régler au moins les problèmes les plus importants pour l'édition 2015 du RID. Parallèlement, l'ERA et le Secrétariat de l'OTIF lèveront les incompatibilités existantes dans les appendices à la COTIF, en lien avec le point « Attribution de responsabilités aux acteurs ferroviaires » de l'arrangement administratif.

**Point 8 : DIVERS**Demande de statut d'observateur

*Document informel :* INF.2 (Euracoal)

96. Le groupe de travail approuve la requête d'Euracoal, pour l'obtention du statut d'observateur pour les travaux de la Commission d'experts du RID et de son groupe de travail.

Détection de déraillements

*Documents informels :* INF.3 (Italie)  
INF.15 (Italie)

97. Avec sa présentation reproduite dans le document INF.15, le représentant de l'Italie explique l'importance de détecter précocement les déraillements. Si le train freine immédiatement, la distance parcourue par le wagon qui a déraillé tout comme la vraisemblance d'un renversement du wagon avec collision consécutive avec des objets fixes in situ s'en trouvent réduites.
98. Des études menées sur 33 déraillements en Italie ont montré que la distance moyenne entre le déraillement et l'arrêt du train sans application automatique des freins est de 3 750 m.
99. Il explique que des analyses ont permis de démontrer que les conséquences de l'accident de Viareggio auraient été bien moindres si le wagon accidenté avait été équipé de détecteurs de déraillement. Dans ce cas, il n'y aurait pas eu de renversement du wagon.
100. Il confirme donc la recommandation n° 10 formulée par l'autorité italienne d'enquête sur les accidents dans le rapport final sur l'accident de Viareggio du 29 juin 2009, selon laquelle tous les wagons de marchandises dangereuses devraient être équipés de détecteurs de déraillement. Les wagons anciens devraient être équipés en priorité (voir également le rapport du groupe de travail sur la technique des citernes et des véhicules OTIF/RID/CE/GT/2012-A, paragraphes 19 à 24). Les prescriptions sur la détection de déraillements indiquées entre

crochets dans le document OTIF/RID/CE/GTP/2013/17 devraient donc entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

101. Le représentant de l'ERA déclare que la présentation de l'Italie ne comporte pas d'éléments nouveaux que n'aurait pas pris en compte le rapport de l'ERA sur la prévention et la réduction à court et moyen terme des déraillements de trains de marchandises, qui s'appuyait entre autres sur les résultats de l'étude menée par Det Norske Veritas (DNV) et les conclusions du groupe de travail mise en place après l'accident de Viareggio sur l'entretien des wagons (cf. document informel INF.5 de la 13<sup>e</sup> session du groupe de travail sur la technique des citernes et des véhicules de la Commission d'experts du RID [Rome, 11 et 12 avril 2012] et rapport OTIF/RID/CE/GT/2012-A, paragraphes 5 à 18). Puisque l'Italie n'a pas apporté de nouveaux éléments par rapport à cette étude, l'ERA ne révisera pas sa recommandation à la Commission européenne.
102. Le représentant de l'ERA déclare par ailleurs qu'une étude de longue durée mandatée par la direction générale de la recherche et de l'innovation de la Commission européenne pour la réduction des déraillements a corroboré les **conclusions de l'ERA, selon lesquelles la détection des déraillements n'est pas rentable à l'heure actuelle mais qu'une série d'autres mesures est disponible sur le marché, lesquelles réduisent les risques de manière nette et rentable.**
103. Le représentant des Pays-Bas souligne qu'en cas d'accidents ferroviaires, l'accent est toujours mis sur les conséquences de la présence de marchandises dangereuses. En cas de transport de marchandises dangereuses, on s'attend à ce que des mesures supplémentaires soient prises, qui ne devraient pas se limiter aux citernes.
104. **Le représentant de l'ERA déclare que la conclusion de l'Italie selon laquelle un détecteur de déraillement aurait empêché le wagon de se renverser doit être remise en question, puisque les scientifiques sont d'avis que la dynamique des trains ne peut être modélisée avec une exactitude suffisante pour tirer de telles conclusions. Il rappelle également qu'après l'accident de Viareggio, de nombreuses prescriptions de sécurité pour le système ferroviaire européen ont été élaborées et sont depuis entrées en vigueur, p. ex. le *European Visual Inspection Catalogue* (« Catalogue européen pour le contrôle visuel » – EVIC), la *European Wheelset Traceability* (« Traçabilité européenne des essieux montés » – EWT) et les prescriptions pour les ECE. Ces mesures réduiraient également le risque d'accidents en transport de marchandises dangereuses.**
105. Le représentant de l'UIC rappelle que la Commission d'experts du RID est chargée de s'exprimer sur tous les aspects liés à la sécurité du transport de marchandises dangereuses, même si certaines décisions sont prises à un autre niveau.
106. Le président déclare qu'une décision définitive concernant les prescriptions sur la détection de déraillements ne pourra être prise qu'à la 53<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID en mai 2014, une fois que la Commission européenne aura déclaré exercer à ce sujet les droits de vote de tous les États membres de l'Union européenne.
107. Le représentant de l'Italie est prié de présenter à la prochaine session du groupe de travail des informations sur la nature de l'objet qui a perforé la citerne (voir également le rapport OTIF/RID/CE/GT/2012-A, paragraphe 22).

Accident du 11 mai 2012 à Godinne (Belgique)

*Document informel* : INF.5 (Belgique)

108. La représentante de la Belgique présente un rapport sur un accident survenu le 11 mai 2012 à Godinne, au cours duquel un train de marchandises a embouti la queue d'un train de marchandises le devançant en raison d'un problème de signalisation. Un wagon-citerne rempli



de marchandises non dangereuses a notamment été perforé par les poutrelles métalliques du wagon qui le suivait. Après l'accident de Godinne, l'autorité belge d'enquête sur les accidents a recommandé de réfléchir aux risques liés à la formation du train. La représentante de la Belgique prie en particulier l'UIC de lui mettre à disposition son analyse à ce sujet.

109. Le représentant de l'ERA explique que selon la STI Exploitation, la formation du train incombe aux entreprises de transport ferroviaire. Les règles générales de formation des trains devraient donc être discutées au sein de l'ERA et de la Commission européenne, afin d'introduire, le cas échéant, un amendement à la STI Exploitation.

Accident du 4 mai 2013 à Wetteren (Belgique)

*Document informel* : INF.7 (Belgique)

110. La représentante de la Belgique présente un rapport sur un accident survenu le 4 mai 2013 à Wetteren, au cours duquel un train de marchandises a déraillé, vraisemblablement à cause d'une vitesse trop élevée. Plusieurs wagons citernes remplis d'acrylonitrile et de butadiène stabilisés se sont renversés et partiellement enflammés.
111. La représentante de la Belgique signale que dans les deux cas, l'autorité belge d'enquête sur les accidents est parvenue à la conclusion que le système européen de contrôle des trains (ETCS – *European Train Control System*) aurait empêché l'accident.
112. Le représentant de l'ERA déclare qu'il a également été décidé après l'accident ferroviaire de Viareggio de mettre en place une procédure de coopération au sein de l'UE afin de permettre de réagir de manière coordonnée aux accidents à l'échelle de l'UE. Le projet de cette procédure intitulée *Quick Response Procedure* a été finalisé en coopération avec le secteur ferroviaire et les autorités en juillet 2013 et devrait éventuellement permettre d'élaborer un plan d'action coordonné dans un délai de deux mois. La représentante de la Belgique salue cette évolution.

Experts pour l'exécution des épreuves et contrôles sur les citernes des wagons-citernes

*Document informel* : INF.6 (UIP)

113. Le représentant de l'UIP explique dans son document informel les différentes procédures d'agrément des citernes pour le transport de gaz de la classe 2 et le transport de matières des classes 3 à 9. Le débat mené autour d'un document similaire de l'UIP (OTIF/RID/RC/2013/48) dans le cadre du groupe de travail sur les citernes de la dernière Réunion commune avait abouti à la conclusion que pour le transport routier visé par l'ADR, l'intérêt pour une harmonisation des procédures d'agrément était moindre à l'heure actuelle, en raison du caractère national des structures.
114. Il prie le groupe de travail de dire s'il appuiera la poursuite des efforts d'harmonisation, une fois que les châssis des wagons-citernes seront construits selon une méthode internationale harmonisée (STI).
115. Les délégués se prononçant sur cette question déclarent qu'ils appliquent déjà à l'échelle nationale de telles procédures d'agrément des wagons-citernes pour le transport de gaz de la classe 2 et le transport de matières des classes 3 à 9 et appuieront donc l'harmonisation des prescriptions.
116. Le représentant de la Commission européenne est d'avis qu'il faudrait d'abord veiller à aligner les exigences techniques du RID et de l'ADR pour les autres matières aux prescriptions pour les gaz, avant de pouvoir amender la directive TPED.

117. Le président déclare qu'il informera la prochaine session du groupe de travail des débats qui auront eu lieu sur cette question au comité de réglementation des marchandises dangereuses de la Commission européenne (Bruxelles, le 12 décembre 2013).

**Prochaine session**

118. La 3<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu les 20 et 21 mai 2014 à Berne. La 53<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID, à laquelle toutes les modifications prévues pour l'édition 2015 seront adoptées, aura ensuite lieu le 22 mai 2014. Pour les deux sessions, les documents doivent être transmis au plus tard le **7 avril 2014**.
119. La 4<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID devrait avoir lieu du 17 au 20 novembre 2014 sur invitation de l'Espagne. La Slovaquie et la République tchèque se déclarent disposées à prendre les mesures nécessaires pour l'organisation des sessions du groupe de travail permanent de novembre 2015 et novembre 2016.

**Textes adoptés par la 2<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID**

Document OTIF/RID/CE/GTP/2013/17 adopté avec les modifications suivantes :

**Table des matières**

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

**Chapitre 1.1**

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

**Chapitre 1.2**

**1.2.1** Supprimer l'amendement à la définition de « **équipement de service** ».

[Les amendements aux définitions de « **détecteur de rayonnement neutronique** » et « **système de détection des rayonnements** » dans la version anglaise ne s'appliquent pas au texte français.]

**Chapitre 1.6**

**1.6.1.28** Remplacer « 6.2.2.10 » par :

« 6.2.2.11 ».

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

**1.6.1.35** Renommer en tant que **1.6.1.37** et modifier comme suit :

« **1.6.1.37** Les plaques-étiquettes de taille réduite qui pouvaient être apposées sur les wagons avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015, conformément aux prescriptions du 5.3.1.7.4 applicables jusqu'au 31 décembre 2014, mais pour lesquelles la condition pour l'utilisation de plaques-étiquettes de taille réduite selon les prescriptions du 5.3.1.7.4 applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015 n'est pas remplie, doivent être remplacées d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2018, au plus tard. »

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/1 tel qu'amendé]

**1.6.1** Insérer les nouvelles sous-sections suivantes :

« **1.6.1.35** (réservé)

**1.6.1.36** (réservé) ».

**1.6.3.1 –  
1.6.3.3** Supprimer les crochets.

## Chapitre 3.2

### Tableau A

Mettre l'amendement visant à attribuer le code « BK3 » aux Nos ONU 1334, 1350, 1454, 1474, 1486, 1498, 1499, 1942, 2067, 2213, 3077, 3377 et 3378 groupe d'emballage III entre crochets.

Pour le numéro ONU 3507, supprimer les crochets en colonne (20).

[L'amendement au No ONU 3509 dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

## Chapitre 3.3

### DS 662

Modifier comme suit :

#### « 662

Les bouteilles non conformes aux dispositions du chapitre 6.2 qui sont utilisées exclusivement à bord d'un navire ou d'un aéronef peuvent être transportées à des fins de remplissage ou de contrôle, ainsi que pour le trajet de retour, si ces bouteilles sont conçues et construites conformément à une norme reconnue par l'autorité compétente du pays d'agrément et si toutes les autres prescriptions pertinentes du RID sont satisfaites, y compris :

- a) Les bouteilles doivent être munies d'une protection du robinet conformément aux dispositions du 4.1.6.8 ;
- b) Les bouteilles doivent être marquées et étiquetées conformément aux dispositions des 5.2.1 et 5.2.2 ; et
- c) Toutes les prescriptions pertinentes concernant le remplissage de l'instruction d'emballage P 200 du 4.1.4.1 doivent être satisfaites.

Le document de transport doit contenir la mention suivante :

« TRANSPORT CONFORME À LA DISPOSITION SPÉCIALE 662 ». »

## Chapitre 4.1

### 4.1.4.1

#### P 200

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

#### P 501, P 502, P 504 et P 802

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

#### P 901

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

#### P 908

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

### 4.1.4.3

#### LP 904

Au troisième paragraphe, remplacer « Pour les batteries et pour les équipements contenant des batteries : » par :

« Pour les batteries et pour les équipements contenant des batteries, des grands

emballages en : ».

## Chapitre 4.2

### 4.2.5.3

**TP 41** Modifier le début de la première phrase comme suit :

« Avec l'accord de l'autorité compétente, l'examen intérieur à intervalles de deux ans et demi peut être omis ou remplacé par d'autres méthodes d'épreuve ou procédures de contrôle, à condition que ... ».

## Chapitre 5.3

**5.3.2.3.2** Supprimer les crochets.

## Chapitre 5.4

**5.4.3.4** Modifier l'amendement comme suit :

À la fin de la dernière page du modèle des consignes écrites, supprimer :

« (par ex. tels que décrits dans la norme EN 471) ».

## Chapitre 5.5

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

## Chapitre 6.1

**6.1.3.1 a) i)** Mettre l'amendement entre crochets.

## Chapitre 6.2

**6.2.2.7.2 a)** et

**6.2.2.9.2 a)** Mettre les amendements entre crochets.

## Chapitre 6.3

**6.3.4.2 a)** Mettre l'amendement entre crochets.

## Chapitre 6.4

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

## Chapitre 6.5

**6.5.2.1.1 a)** Mettre l'amendement à la deuxième phrase entre crochets.

## Chapitre 6.6

**6.6.3.1 a)** Mettre l'amendement à la deuxième phrase entre crochets.

## Chapitre 6.7

**6.7.2.20.1 c) i),**

- 6.7.3.16.1 c) i),  
6.7.4.15.1 c) i) et  
6.7.5.13.1 c) i) Mettre les amendements entre crochets.

### Chapitre 6.11

Mettre les amendements de ce chapitre entre crochets.

### Chapitre 7.3

7.3.2.1 Mettre les deuxième et troisième amendements entre crochets.

7.3.2.10 Mettre cette nouvelle sous-section entre crochets.

### Chapitre 7.5

7.5.7.6 Mettre les amendements concernant cette nouvelle sous-section entre crochets.

### Autres amendements :

#### Chapitre 1.1

1.1.2.2 Supprimer :

« international ».

Remplacer « du chapitre 7.6 » par :

« des chapitres 7.6 et 7.8

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/16]

1.1.2.3 Supprimer :

« international ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/16]

#### Chapitre 1.4

1.4.2.2.2 Après « b), », insérer :

« d), ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/5]

#### Chapitre 1.6

1.6.1.1 Modifier comme suit :

« 1.6.1.1 Sauf prescriptions contraires, les matières et objets du RID peuvent être transportés jusqu'au 30 juin 2015 selon les prescriptions du RID<sup>15)</sup> qui leur sont applicables jusqu'au 31 décembre 2014.

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

<sup>15)</sup> Version du RID du 1<sup>er</sup> janvier 2013. ».

**1.6.1.16** Modifier comme suit :

« **1.6.1.16** (supprimé) ».

**1.6.1.19** Modifier comme suit :

« **1.6.1.19** (supprimé) ».

**1.6.3.40** Ajouter le sous-paragraphe suivant :

« **De plus**, la disposition spéciale TE 25 indiquée dans la colonne (13) du tableau A du chapitre 3.2 applicable pour ces matières à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015 ne doit pas être appliquée **dans ce cas**. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/2 tel qu'amendé]

## Chapitre 1.8

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

## Chapitre 3.2 Tableau A

Pour les numéros ONU 1092, 1238, 1239, 1244, 1251, 1580, 3381, 3383, 3385, 3387, 3389, 3488 et 3490, dans la colonne (13), ajouter :

« TE 25 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/2 tel qu'amendé]

## Chapitre 4.1

### 4.1.4.1

**P 200** Modifier la deuxième phrase comme suit :

« Les bouteilles, tubes, fûts à pression et cadres de bouteilles sont autorisés à condition qu'il soit satisfait aux dispositions particulières relatives à l'emballage du 4.1.6, aux dispositions figurant dans les paragraphes (1) à (9) ci-dessous, et lorsqu'il y est fait référence dans la colonne « Dispositions spéciales d'emballage » des tableaux 1, 2 ou 3, aux dispositions spéciales d'emballage pertinentes du paragraphe (10) ci-dessous. ».

## Chapitre 4.3

**4.3.3.3.2** Remplacer « (voir Fiche UIC 573<sup>4)</sup> (Conditions techniques pour la construction des wagons-citernes) » par :

« (voir norme EN 15877-1:2012 « Applications ferroviaires – Inscriptions pour véhicules ferroviaires. Partie 1 : Wagons pour le fret ») ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/12]

## Chapitre 5.4

**5.4.2** Dans la note de bas de page 12) (auparavant 10)), au paragraphe 2 du 5.4.2.1 du Code IMDG, remplacer « 7.2.2.3 » par :

« 7.3.4.1 ».

## Chapitre 6.8

**[6.8.2.1.2** Modifier la note de bas de page 1) comme suit :

« <sup>1)</sup> Ces exigences sont considérées comme satisfaites si

- l'organisme notifié pour la Spécification technique d'interopérabilité (STI) concernant le sous-système « Matériel roulant – Wagons pour le fret » du système ferroviaire de l'Union européenne (règlement (CE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013), ou
- l'organisme de vérification défini pour les Prescriptions techniques uniformes (PTU) concernant le sous-système « Matériel roulant – Wagons pour le fret » : **WAGONS – (Réf. A 94-02/2.2012 du 1<sup>er</sup> janvier 2014)**

a procédé à l'évaluation en respectant les prescriptions du RID et a confirmé la conformité. ».]

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/14 + INF.14 tel qu'amendé]

**6.8.2.1.29** Modifier la note de bas de page 6) comme suit :

« <sup>6)</sup> Le gabarit G1 est cité en référence dans l'annexe A de la norme EN 15273-2:2009 Applications ferroviaires – Gabarits – Partie 2 : Gabarit du matériel roulant. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/14]

**6.8.2.2.1** Modifier le deuxième paragraphe comme suit :

« Les fixation de constructions annexes soudées doivent être réalisées de manière à empêcher que le réservoir ne soit éventré en cas de sollicitations dues à un accident. Les mesures suivantes permettent de satisfaire à cette condition :

- liaison avec le châssis : fixation par l'intermédiaire d'une selle assurant la répartition des efforts dynamiques ;
- supports de la passerelle supérieure, de l'échelle d'accès, des tubulures de vidange, de la commande de la soupape et autres consoles de transmission d'efforts : fixation par l'intermédiaire d'une plaque de renfort rapportée par soudure ;
- dimensionnement approprié ou autres mesures de protection (par exemple « zone fusible »).



[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/12]

#### 6.8.4

**TE 22** À la fin de la disposition spéciale, ajouter le nouveau sous-paragraphe suivant :

« Les exigences de cette disposition spéciale sont réputées remplies pour les wagons-citernes avec attelage automatique [équipés d'éléments pour l'absorption d'énergie absorbant au moins 130 kJ par côté frontal du wagon]. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/18, paragraphe 34 tel qu'amendé]

**TE 25** Au 9<sup>e</sup> tiret de l'alinéa a), remplacer « la Fiche UIC 573<sup>21)</sup> (Conditions techniques pour la construction des wagons-citernes) » par :

« les normes EN 12663-2:2010 Applications ferroviaires – Prescriptions de dimensionnement des structures des véhicules ferroviaires – Partie 2 : wagons de marchandises et EN 15551:2011 Applications ferroviaires – Wagons – Tampons ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/12]

Ajouter le nouvel alinéa e) suivant :

« e) Plaque de protection à chaque côté frontal des wagons équipés d'un attelage automatique

Lorsque une plaque de protection est utilisée de chaque côté frontal du wagon, les exigences suivantes s'appliquent :

- la plaque de protection doit couvrir le fond de la citerne jusqu'à une hauteur **d'au moins** 1 100 mm, mesurée à partir de l'angle vif supérieur de la traverse porte-tampons, la tête d'attelage doit être équipée de dispositifs antidérive afin d'empêcher tout décrochage non intentionnel et la largeur de la plaque de protection doit s'élever à au moins 1 200 mm sur toute la hauteur de la plaque ;
- la plaque de protection doit avoir une épaisseur de paroi d'au moins 12 mm ;
- la plaque de protection et ses points de fixation doivent être conçus de telle manière que le risque d'une pénétration des fonds de citerne par la plaque de protection elle-même soit réduit au maximum. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/9 tel qu'amendé]

## PARTIE 7

Insérer le nouveau Chapitre 7.8 suivant :

« **Chapitre 7.8 Ferroutage en trains mixtes (trafic combiné de voyageurs et de marchandises)**

Le transport de marchandises dangereuses en ferroutage dans des trains transportant également des voyageurs n'est possible qu'avec l'accord des autorités compétentes de tous les pays concernés par le transport, aux conditions qu'elles ont fixées.

- NOTA 1.** Les restrictions applicables dans le cadre de conditions de transport de droit privé des transporteurs ne sont pas affectées par ces dispositions.
2. Pour le transport dans le cadre de la route roulante (accompagné ou non accompagné) (voir la définition de « trafic ferroutage » au 1.2.1), voir le 1.1.4.4. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2013/16]

**Liste des participants****I. Gouvernements****Allemagne**

M. H. **Rein** (Min.)  
M. H. **Hoffmann** (Min.)  
M. B. **Hilbert** (EBA)

**Autriche**

M. O. **Krammer** (Min.)  
M. G. **Mayer** (RCA)

**Belgique**

M<sup>me</sup> C. **Bailleux** (Min.)

**Croatie**

M. B. **Mikulić** (Min.)

**Danemark**

M. S.R. **Thomsen** (DTA)  
M. T. **Green** (DB Schenker)

**Espagne**

M<sup>me</sup> S. **Garcia Wolfrum**

**Finlande**

M<sup>me</sup> A. **Häkkinen** (Finnish Transport Agency)  
M. R. **Lappalainen** (Finnish Transport Agency)

**France**

M<sup>me</sup> G. **Pompidor** (Min.)

## **Géorgie**

M. T. **Tvildiani**  
M. D. **Shvelidze**

## **Hongrie**

M<sup>me</sup> A. **Hudák** (MAV Cargo)

## **Italie**

M. M. **Costa** (Min.)

## **Lettonie**

M<sup>me</sup> M. **Heislere** (Min.)  
M. V. **Stuppe** (State Railway Administration)  
M. D. **Lacis** (State Railway Technical Inspectorate)  
M<sup>me</sup> G. **Priedniece** (State Railway Technical Inspectorate)  
M. V. **Derevjanko** (LDZ Cargo)

## **Lituanie**

M<sup>me</sup> L M. **Vanceviciene** (JSC)

## **Luxembourg**

M. A. **Wustrau** (SNCA)

## **Pays-Bas**

M. K. **Tiemersma** (Min.)

## **Pologne**

M<sup>me</sup> J. **Dolinska** (Min.)  
M. H. **Ognik**

## **République tchèque**

M. L. **Knížek** (Min.)  
M. V. **Kyncl** (Min.)  
M. S. **Hájek** (Bahnamt)

## **Royaume-Uni**

M<sup>me</sup> H. **Gilson** (Min.)  
M. A. **Bale** (Scientifics)

## **Russie<sup>1)</sup>**

M. A. **Volkov**  
M<sup>me</sup> E. **Goryacheva**  
M. A. **Khristolyubov**

## **Slovaquie**

M. M. **Sedlák** (Min.)

## **Suède**

M. H. **Nordqvist** (Swedish Transport Agency)  
M. B. **Antonsson** (MSB)  
M. B. **Zetterström** (MSB)

## **Suisse**

M. C. **Bonnet** (Min.)

## **Ukraine**

M<sup>me</sup> L. **Trygub** (State Railway Administration)  
M<sup>me</sup> D. **Galushko** (State Railway Administration)

## **II. Organisations internationales gouvernementales**

### **ERA**

M. E. **Ruffin**  
M. K. **Doulis**  
M. A. **Schirmer**

### **OSJD**

M. E. **Arfa**

---

<sup>1</sup> État membre de l'OTIF n'appliquant pas le RID et donc dépourvu du droit de vote conformément à l'article 16, § 1, de la COTIF

**Union européenne**

M. T. **Aaltonen** (Commission)

**III. Organisations internationales non gouvernementales**

**CEFIC**

M. T. **Klein**

**CIT**

M. J.-G. **Heintz**

**EURACOAL**

M. E. **Schmitz**

**UIC**

M. J.-G. **Heintz**

**UIP**

M. P. **Laluc**

M. R. **Kogelheide**

**UIRR**

M. U. **Lück**

M. O. **Zanini**

**IV. Secrétariat**

M. J. **Conrad**

M<sup>me</sup> K. **Guricová**

**V. Interprètes**

M. W. **Küpper**

M. D. **Ashman**

M<sup>me</sup> I. **Peremota**

M<sup>me</sup> H. **Gizeleza**

---