



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**Réunion commune de la Commission d'experts du RID et  
du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**Rapport de la Réunion commune de la Commission d'experts  
du RID et du Groupe de travail des transports de  
marchandises dangereuses sur sa session d'automne 2010<sup>1</sup>**

tenue à Genève du 13 au 17 septembre 2010

Additif<sup>2</sup>**Annexe I****Rapport du Groupe de travail sur les citernes**

Le secrétariat a reçu de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) la version anglaise du rapport du Groupe de travail sur les citernes, établie pour partie en langue allemande et pour partie en langue anglaise par le représentant de l'Allemagne pendant la session (document INF.35). Le rapport est reproduit ci-après.

---

<sup>1</sup> Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), sous la cote OTIF/RID/RC/2010-B. Sauf indication contraire, les autres documents auxquels renvoie le présent rapport et qui portent une cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/ suivie de l'année et d'un numéro de série ont été diffusés par l'OTIF, sous la cote OTIF/RID/RC/ suivie de l'année et du même numéro de série.

<sup>2</sup> Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), sous la cote OTIF/RID/RC/2010-B/Add.1.

## Rapport du Groupe de travail sur les citernes

1. Le Groupe de travail sur les citernes s'est réuni à Genève les 13 et 14 septembre 2010, conformément au mandat que lui avait confié la Réunion commune RID/ADR/ADN. Les documents ont été présentés en séance plénière.
2. Le Groupe de travail sur les citernes a examiné les documents portant une cote officielle et les documents sans cote suivants:
  - ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/39 (CENCC)
  - ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/43 (Allemagne)
  - ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/49 (Italie)
  - INF.6 (Allemagne)
  - INF.10 (CENCC)
  - INF.22 (Allemagne, Autriche, CEFIC et UIP)
  - INF.27 (Belgique)
  - INF.29 (Suède).
3. Le Groupe de travail sur les citernes était composé de 16 experts venant de huit pays et de trois organisations non gouvernementales.
4. Les documents ont été examinés dans un ordre dicté par les exigences et la présence des experts.

### Point 1

#### **Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/39 et document INF.10 (CENCC) – Systèmes pour additifs montés sur les citernes destinées au transport du numéro ONU 1202 (huile de chauffe légère)**

5. À la dernière session du Groupe de travail sur les citernes, la proposition initiale concernant les systèmes pour additifs avait été examinée sur la base du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/14, soumis par le CENCC. Le Groupe de travail a longuement examiné les documents soumis par le CENCC, documents élaborés à partir des questions soulevées à la dernière session. Une fois définies les prescriptions de base, une nouvelle proposition de texte provisoire a été établie et soumise en session plénière.
6. La réunion est arrivée aux conclusions suivantes:
  - a) Selon le CENCC, tous les types de citernes peuvent être concernés;
  - b) L'idée d'insérer une définition dans le 1.2.1 n'a pas été retenue. Elle serait plus à sa place dans une disposition spéciale (chap. 3.3), qui s'appliquerait aux numéros ONU 1202[,1203] et 1233;
  - c) Le système pour additifs devrait être défini comme faisant partie de l'équipement de la citerne, de sorte qu'il bénéficierait de l'agrément de la citerne et serait donc soumis à la visite initiale et aux visites périodiques;
  - d) La majorité des participants s'est opposée à l'inclusion de prescriptions dans une disposition spéciale TE xy parce que le marquage, par exemple, ne pouvait faire l'objet d'une disposition spéciale TE. Il a été proposé d'inclure les prescriptions dans la disposition spéciale ci-dessus (chap. 3.3);

e) Le récipient de stockage de l'additif pourrait faire partie du système pour additifs de trois façons: a) soit être fixé au réservoir; b) soit faire partie du réservoir; et c) soit être complètement indépendant du réservoir.

7. Les participants se sont en outre demandé si les additifs contenus dans des récipients de stockage indépendants du réservoir pourraient bénéficier d'une exemption dans le 1.1.3.

8. La question de la limitation de la contenance et du nombre maximum de récipients a été examinée, mais les participants n'ont pu parvenir à une conclusion finale car aucune justification n'a pu être donnée pour les chiffres (4 x 100 litres) contenus dans la proposition.

9. Une disposition transitoire devrait être prévue pour les systèmes pour additifs existants au bénéfice d'un agrément national.

10. Les résultats auxquels la réunion a abouti sont reproduits ci-après:

### «Chapitre 3.2

Tableau A Inclure une disposition spéciale "xyz" dans la colonne (6), pour les numéros ONU 1202[, 1203] et 1223.

### Chapitre 3.3 Ajouter une disposition spéciale "xyz" ainsi libellée:

"xyz Par système pour additifs, on entend un système qui sert à ajouter des matières des numéros ONU 1202, 1993 et 3082 dans le système de vidange des citernes, pendant les opérations de vidange. Le système pour additifs, qui est relié en permanence au système de vidange, se compose d'un récipient de stockage, de compteurs et de conduites. Il fait partie de l'équipement de la citerne et doit, à l'instar de la citerne, être agréé et être soumis à la visite initiale, aux visites périodiques et intermédiaires mais aussi aux visites exceptionnelles.

Le récipient de stockage est:

- a) Soit fixé à demeure à l'extérieur de la citerne;
- b) Soit intégré à la citerne proprement dite;
- c) Soit complètement indépendant de la citerne.

La contenance des récipients de stockage ne doit pas dépasser [100] l.

Le récipient de stockage doit être placé sur la citerne de telle façon qu'il soit protégé en cas d'incident pendant le transport.

Les parois des récipients de stockage doivent avoir une épaisseur minimum de 2,5 mm si elles sont en acier austénitique inoxydable, de 3 mm si elles sont faites en un autre acier et de 4 mm si elles sont en alliage d'aluminium [pour a) ou b)] [ou renvoi au paragraphe 6.8]. [Les parois des récipients peuvent être parfaitement droites.]

Les récipients doivent être soumis à des essais avant d'être mis en service et à chaque visite périodique ou intermédiaire de la citerne [pour a) ou b)] [pour c) ...].

La pression d'essai doit être au moins de 0,3 bar.

La conduite alimentant le système de vidange doit être protégée contre tout refoulement du contenu de la citerne dans le système pour additifs par un clapet antiretour.».

11. L'examen des détails techniques sera poursuivi à la prochaine session. La Réunion commune a été priée d'entériner la proposition et les membres du Groupe de travail sur les citernes ont été priés de communiquer leurs observations. Quant au CENCC, il a été prié de présenter une proposition de nouveau libellé sur cette base.

**Point 2****Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/43 et documents sans cote INF.6 (Allemagne) et INF.27 (Belgique) – Section 1.6.3: examen des mesures transitoires**

12. Le Groupe de travail a entériné la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/43, à savoir examiner les mesures transitoires existantes, notamment celles concernant les principes énoncés aux alinéas *a* à *c* du paragraphe 7 de la proposition, ainsi conçus:

- Toutes les citernes doivent satisfaire aux dispositions respectives du RID/ADR actuellement en vigueur;
- Cette règle ne souffre aucune exception sauf si cette dernière est expressément prévue dans les mesures transitoires. Celles-ci doivent être libellées de telle manière que les dispositions auxquelles il peut être dérogé soient clairement indiquées;
- Les nouvelles dispositions, introduites ultérieurement dans le RID/ADR, s'appliquent aussi aux citernes qui sont soumises à ces mesures transitoires, à moins qu'il existe des mesures transitoires spéciales (cette manière de procéder a déjà été prise en compte ces dernières années dans les décisions de la Réunion commune).

13. Le principe énoncé au paragraphe 7 d) du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/43, relatif à la suppression de mesures transitoires, a été examiné mais devra faire l'objet d'une analyse séparée. Il est délicat de supprimer des mesures transitoires parce qu'ensuite les raisons motivant les autorisations de dérogation sont difficiles à reconnaître des dispositions elles-mêmes.

14. Le Groupe de travail sur les citernes a décidé à l'unanimité que l'examen des mesures transitoires devrait être confié à la Réunion commune.

15. Conformément à la demande formulée au paragraphe 8 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/43, le Groupe de travail a ensuite examiné les différentes mesures transitoires en se fondant sur les documents INF.6 (Allemagne) et INF.27 (Belgique).

16. En procédant de la sorte, il n'y avait pas de nouveau texte ou seulement des textes provisoires pour certaines des mesures transitoires; celles-ci devront être reformulées par le Groupe de travail sur les citernes ou réexaminées d'ici à la prochaine session. Il a été proposé de le faire en échangeant des courriers électroniques. Pour cette tâche, le Groupe sur les citernes avait besoin des textes de notification des précédentes dispositions relatives aux citernes du RID et de l'ADR, c'est-à-dire des amendements qui avaient été adoptés. Les secrétariats ont été priés d'apporter leur aide au Groupe de travail à cet égard.

17. On trouvera ci-dessous le résultat de cette étude préliminaire. Il ne faut pas oublier que les conteneurs-citernes n'ont pas (encore) été inclus.

1.6.3.1 (RID/ADR) Supprimer.

1.6.3.2 (RID/ADR) Supprimer.

1.6.3.3 (RID/ADR) Texte nouveau résultant de la fusion des paragraphes 1.6.3.1, 1.6.3.2 et 1.6.3.3 existants.

1.6.3.4 (RID) Les wagons-citernes construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1988 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1987 mais qui ne satisfont pas aux prescriptions applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1988 peuvent toujours être utilisés. Cela vaut aussi pour les wagons-citernes sur lesquels n'est pas apposée l'inscription indiquant

les matériaux composant le réservoir, conformément à l'appendice XI, 1.6.1 (désormais 6.8.2.5.1), qui est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988.

[Rappel des faits

Appendice XI, 1.6.1: matériaux utilisés pour le réservoir et, le cas échéant, le revêtement de protection.

Intégré dans le paragraphe 6.8.2.5.1: matériau du réservoir et renvoi aux normes sur les matériaux, si elles sont disponibles et, le cas échéant, du revêtement de protection.]

1.6.3.4 (ADR) a) Les citernes fixes (véhicules-citernes), les citernes démontables et les véhicules-batteries construits avant 1<sup>er</sup> mai 1985, conformément aux prescriptions de l'ADR en vigueur entre le 1<sup>er</sup> octobre 1978 et le 30 avril 1985, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions applicables à compter du 1<sup>er</sup> mai 1985 [texte des amendements], pourront encore être utilisés après cette date;

b) Les citernes fixes (véhicules-citernes), les citernes démontables et les véhicules-batteries construits entre le 1<sup>er</sup> mai 1985 et la date d'entrée en vigueur des dispositions applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1988 [texte des amendements] qui ne sont pas conformes à ces dernières, mais qui étaient conformes aux dispositions de l'ADR en vigueur jusqu'à cette date, pourront encore être utilisés.

1.6.3.5 (RID/ADR) Les wagons-citernes/citernes fixes (véhicules-citernes), les citernes démontables et les véhicules-batteries construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1993 conformément aux prescriptions en vigueur jusqu'au 31 décembre 1992, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1993 [texte des amendements], pourront encore être utilisés.

1.6.3.6 (RID) Texte du secrétariat de l'OTIF nécessaire.

1.6.3.6 (ADR) Les citernes fixes (véhicules-citernes), les citernes démontables et les véhicules-batteries construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1990 pourront être utilisés à condition qu'ils soient conformes aux prescriptions du paragraphe 6.8.2.1.20 relatives à l'épaisseur du réservoir et la protection contre l'endommagement.

Amendement qui en découle: modifier le début du paragraphe 6.8.2.1.20, comme suit:

«Pour les citernes construites après le 1<sup>er</sup> janvier 1990, il y a protection...».

1.6.3.7 (RID) Texte du secrétariat de l'OTIF nécessaire.

1.6.3.7 (ADR) Texte du secrétariat de la CEE nécessaire.

1.6.3.8 (RID/ADR) Supprimer le premier paragraphe.

[Conserver le second paragraphe?]

1.6.3.9 et 1.6.3.10 (Réservés)

1.6.3.11 (RID/ADR) Textes des secrétariats nécessaires.

1.6.3.12 (RID) (Supprimer)

1.6.3.13 (Réservé)

1.6.3.14 (RID) Toujours nécessaire. Texte du secrétariat de l'OTIF nécessaire.

1.6.3.15 (RID/ADR) Inchangé.

1.6.3.16 (RID/ADR) Inchangé.

1.6.3.17 (RID/ADR) Inchangé.

1.6.3.18 (RID/ADR) Inchangé.

18. La Réunion commune a été priée d'entériner ce qui précède.

### **Point 3**

#### **Document INF.29 (Suède) – Mesures adoptées concernant les citernes en application du 6.8.2.1.20 ou de la norme EN 13094:2008**

19. Une fois le document présenté et le contexte expliqué, le Groupe de travail sur les citernes a examiné la nécessité de modifier le texte du 6.8.2.1.20.

20. Afin que les choses soient claires, la situation au regard de la réglementation a été décrite et entérinée. Cette situation est que, conformément au 6.8.2.1.4, les citernes doivent être conçues et construites conformément aux prescriptions des normes énumérées dans le 6.8.2.6 ou à celles d'un code technique conforme au 6.8.2.7. Étant donné que la norme applicable, à savoir la norme EN 13094, définit les cas dans lesquels l'épaisseur des parois peut être réduite, le Groupe de travail sur les citernes a estimé que ces règles devaient être appliquées. Les seules exceptions possibles devraient être autorisées par un code technique conformément aux prescriptions du 6.8.2.7.

21. La majorité des membres du Groupe ne pense pas que le 6.8.2.1.20 doive être modifié immédiatement. La Suède a été chargée de soumettre une proposition appropriée au cas où des précisions seraient nécessaires.

### **Point 4**

#### **Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/49 (Italie) – Transport du numéro ONU 1081 (Tétrafluoréthylène stabilisé)**

22. Ce point de l'ordre du jour n'a pu être examiné et son examen a donc été reporté à la prochaine session.

### **Point 5**

#### **Document INF.22 (Allemagne, Autriche, CEFIC et UIP) – Transport d'agents de désulfuration à base de carbure de calcium (numéro ONU 1402)**

23. Actuellement, le carbure de calcium (numéro ONU 1402) est transporté dans plusieurs États, en vrac, dans des silos. Avant la restructuration du RID/ADR, le carbure de calcium ne représentait qu'une rubrique (n° 17 b)) dans le marginal (2) 471 et il n'y avait pas de rubrique relevant du groupe d'emballage I (alors la rubrique n° 17 a)). Conformément à l'appendice XI, paragraphe 4.1.7, et à l'appendice X, paragraphe 4.1.5, marginaux 211 410 (g) et 212 410 (g) du RID et marginal (2) 486 (1) de l'ADR, le transport de cette matière était autorisé dans des wagons-citernes/véhicules-citernes et dans des conteneurs-citernes ainsi qu'en vrac.

24. Depuis la restructuration du RID/ADR, le carbure de calcium fait l'objet de deux rubriques (une pour le groupe d'emballage I et une pour le groupe d'emballage II) dans le tableau A du chapitre 3.2. Les marchandises affectées au groupe d'emballage II peuvent encore être transportées en vrac et dans des citernes où est apposé le code-citerne «SGAN». Les marchandises affectées au groupe d'emballage I, en revanche, peuvent seulement être transportées dans des citernes mobiles (instruction de citerne T 9).

25. Et pourtant, on constate aujourd'hui que le carbure de calcium satisfait aux critères du 2.2.43.1.8 a) du RID/ADR en ce qui concerne l'affectation au groupe d'emballage I. En d'autres termes, il n'est plus possible de transporter le carbure de calcium, ni en citernes ni en vrac, et donc d'approvisionner les aciéries.
26. Un autre problème vient de ce que, pour le numéro ONU 1402, groupe d'emballage I, la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 ne contient aucun code-citerne et que l'instruction de transport T 9 pour citernes mobiles ne convient pas, en raison de la nécessité de vidanger par le haut. En outre, aucun code-citerne n'est disponible dans la solution rationnelle proposée au 4.3.4.1.2 pour les matières solides affectées à la classe 4.3 et au code de classification W 2.
27. La seule solution pour résoudre ce problème rapidement serait de conclure un accord multilatéral spécial, comme l'ont proposé l'Allemagne, l'Autriche, le CEFIC et l'UIP.
28. Plusieurs membres du Groupe de travail sur les citernes ont fait remarquer que certaines matières relevant de la classe 4.3 et du code de classification W 2 étaient affectées au code-citerne S10AN et aux dispositions spéciales TU 4, TU 14, TU 22, TU 28 (uniquement pour les wagons-citernes), TE 21, TE 22 (uniquement pour les wagons-citernes) et TM 2 (par exemple, les numéros ONU 2813 et 3395).
29. Le Groupe de travail sur les citernes a ensuite examiné la proposition relative à une extension future de la réglementation. La raison de l'absence de code-citerne pour le numéro ONU 1402, groupe d'emballage I, était inconnue. Les représentants du CEFIC ont justifié le code-citerne S4AN affecté du signe (+) en raison de pressions de calcul divergentes et des caractéristiques particulières de cette matière (par exemple, la formation d'acétylène).
30. Parce qu'il ne disposait pas des renseignements élémentaires concernant cette matière, le Groupe de travail sur les citernes n'a pu accepter le code-citerne affecté du signe (+) proposé et il a demandé qu'une proposition officielle dûment argumentée soit soumise.
31. En ce qui concerne le texte proposé en vue d'un accord multilatéral spécial, il a été unanimement reconnu que les prescriptions et les conditions qu'il contenait étaient pour l'essentiel conformes à celles prescrites pour les matières relevant du groupe d'emballage I de cette classe. À cet égard, les participants se sont accordés sur la nécessité de conclure un accord multilatéral spécial en s'appuyant sur l'expérience acquise et en l'absence de tout incident connu.
-