



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
de printemps 2015¹**

Tenue à Berne du 23 au 27 mars 2015

Additif²**Annexe I****Rapport du Groupe de travail des citernes**

1. Le Groupe de travail des citernes s'est réuni à Berne du 23 au 25 mars 2015 conformément au mandat que lui avait confié la Réunion commune RID/ADR/ADN, sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni). Le secrétariat était assuré par M. Michaël Bogaert (Belgique). Les documents pertinents avaient été soumis en séance plénière et communiqués au Groupe de travail pour examen.

¹ Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2015-A. Sauf indication contraire, les autres documents auxquels il est fait référence dans 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.

² Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2015-A/Add.1.



2. Le Groupe de travail des citernes, qui est composé de 25 experts représentant 13 pays et 5 organisations non gouvernementales, a examiné les documents ci-dessous:

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/13 (Ukraine)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/3 (Secrétariat de l'OTIF)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/8 (France)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/10 (Pays-Bas)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/16 (France)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/19 (UIC)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/20 (UIC)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/22 (Royaume-Uni).

Documents informels: INF.48 (soumis à la session de mars 2014) (Fédération de Russie)
INF.10 (Allemagne)
INF.12/Rev.1 (Pologne)
INF.15 (Allemagne)
INF.17 (UIC)
INF.18 (Royaume-Uni)
INF.22 (Fédération de Russie)
INF.41 (AEGPL)
INF.42 (Belgique).

Point 1

ECE/TRANS/WP15/AC.1/2014/13 (Ukraine) – Propositions d'amendements aux dispositions spéciales TU21 et TU16 en vue de leur alignement sur les prescriptions de l'annexe 2 de la SMGS, et document informel INF.48 (session de mars 2014) (Fédération de Russie)

3. Le Groupe de travail a rappelé ses discussions sur la question au cours des sessions de printemps et d'automne 2014, discussions dont il est rendu compte dans les rapports ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1 et ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136/Add.1, établis par le Groupe.

4. Les conclusions de la session d'automne 2014 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136/Add.1, par. 4 à 6) sont reproduites ci-après:

À l'issue d'un débat et d'une explication de la pratique actuelle pour les transports entre l'Ukraine et l'Allemagne, le Groupe n'est pas parvenu à se mettre d'accord sur la question de savoir si les prescriptions en vigueur en vertu de la disposition TU21 permettaient d'utiliser de l'eau sans addition d'azote pour le transport en conditions stables du phosphore (numéros ONU 2447 et 1381). S'il est vrai que l'annexe 2 de la SMGS permet d'utiliser de l'eau seule, la hauteur d'eau dans le dispositif correspondant est de 30 à 60 cm, comme cela a été noté, tandis que la hauteur d'eau minimale requise conformément à l'ADR/RID est de 12 cm. On ne sait toutefois pas précisément si le dispositif dans son ensemble visé dans la SMGS est identique au dispositif visé dans l'ADR/RID (notamment si les citernes sont hermétiquement fermées). Certains experts ont estimé que 12 cm d'eau sans ajout d'azote ne pouvaient garantir que le phosphore solide serait entièrement couvert durant le transport, et l'on a trouvé peu d'informations sur l'origine des prescriptions techniques correspondantes dans la réglementation.

Le Groupe de travail a finalement admis que le texte dans sa version actuelle donnait lieu à des problèmes d'interprétation et devait être modifié. À cette fin, le Groupe a estimé qu'il avait besoin d'en savoir plus sur:

- *Les pratiques nationales actuelles (en interrogeant les professionnels concernés);*
- *Le comportement de la matière dans la citerne lorsqu'il n'y a que 12 cm d'eau;*
- *Le comportement de la matière à différents niveaux de remplissage;*
- *L'état physique du phosphore au cours du transport.*

Le Groupe a décidé d'inviter les professionnels concernés à participer à l'une de ses prochaines sessions en vue d'apporter des éclaircissements sur le sujet.

Le Groupe a également examiné dans le détail la question, présentée dans le document informel INF.48, de savoir si un remplissage à 96 % ou 98 % était nécessaire pour des citernes vides et non nettoyées lorsque le résidu se trouvait principalement au fond de la citerne. Il a considéré que cette question était liée à la première dans la mesure où il fallait comprendre dans son ensemble le comportement de la matière dans la citerne (par exemple, les résidus adhéraient-ils aux parois du réservoir, ou des agglomérations se formaient-elles?) pour pouvoir évaluer la prescription.

5. Comme suite à la demande du Groupe de travail, un exposé détaillé sur la pratique actuelle pour le transport du phosphore jaune a été présenté par le Docteur Heiko Mammen (Groupe ICL). Cet exposé a montré qu'aujourd'hui on utilisait principalement le numéro ONU 1381 pour le transport en citerne de cette matière. Les pratiques sont différentes selon qu'on a recours à des wagons-citernes ou à des conteneurs-citernes. Dans le cas des wagons-citernes, on ajoute généralement une couche d'eau de 30 cm, comme cela est prescrit à l'annexe 2 de la SMGS, car on n'a pas la certitude que les wagons-citernes sont hermétiquement fermés. En ce qui concerne les conteneurs-citernes, on utilise une couche d'eau de 12 cm recouverte d'azote. Les citernes employées sont le plus souvent réservées au transport de ce produit, compte tenu de sa densité élevée, et la tendance actuelle est à un usage accru des conteneurs-citernes par rapport aux wagons-citernes. Il a été indiqué qu'en Amérique du Nord cette matière était transportée sous des couches d'eau inférieures à 12 cm et une couverture supplémentaire d'azote. Dans le passé, au moins un fournisseur a eu recours à une couche d'azote uniquement, moyennant un équipement particulièrement adapté. L'utilisation d'une simple couche d'eau de 12 cm non recouverte d'azote dans un wagon-citerne RID a été jugée sûre, puisque la principale condition pour la sécurité était de veiller à ce que le phosphore reste humide et que la citerne soit hermétiquement fermée.

6. À la fin de l'exposé, une discussion approfondie s'est engagée, au terme de laquelle il a été conclu que trois options offraient un niveau de sécurité satisfaisant:

- a) L'utilisation d'une couche d'eau de 12 cm au minimum;
- b) L'utilisation d'une couverture d'azote uniquement;
- c) L'utilisation d'une combinaison d'eau et d'azote.

La formulation actuelle de la disposition TU21 semblait compatible avec ces trois options, mais on a estimé que le texte pouvait être clarifié.

Les experts ont en outre cru comprendre que l'annexe 2 de la SMGS pourrait dans le futur faire l'objet d'amendements visant à prescrire l'utilisation d'une couche d'eau de 12 cm et d'une couverture d'azote dans le cas des conteneurs-citernes, conformément à ce qui est prévu dans le RID.

7. Le Groupe de travail des citernes a estimé que la proposition du 2014/13 visant à modifier le document de transport devait être examinée par le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID.

8. La question visée dans le document INF.48, concernant la disposition TU16 et la nécessité de remplir les citernes vides non nettoyées à 96 % de leur capacité, a fait l'objet d'un nouvel examen approfondi. Les fournisseurs ne sont pas en mesure de prendre en charge les grandes quantités d'eaux usées toxiques que cette pratique produirait, ce qui se traduit actuellement par l'utilisation d'une couche d'eau limitée à 25-30 cm, avec une couverture supplémentaire d'azote. Il n'y a pas, semble-t-il, de résidus qui adhèrent à la surface de la citerne, mais une pâte se forme au fond de celle-ci. Afin de tenir compte de cette situation, le Groupe de travail propose de modifier la disposition TU16 comme suit:

Proposition

Modifier la disposition TU16 comme suit (les modifications sont soulignées):

«TU16 Les citernes vides, non nettoyées, devront, au moment où elles sont remises à l'expédition:

- Soit être remplies d'azote (*avec ou sans eau*);
- Soit être remplies d'eau à raison de 96 % au moins et 98 % au plus de leur capacité; entre le 1^{er} octobre et le 31 mars, cette eau devra renfermer suffisamment d'agent antigel qui rende impossible le gel de l'eau au cours du transport; l'agent antigel ne devra pas exercer d'action corrosive ni être susceptible de réagir avec le phosphore.»

9. Enfin, le Groupe de travail a noté qu'en ce qui concernait les citernes mobiles ONU, il n'existait pour le numéro ONU 1381 aucune disposition spéciale relative à l'élimination de l'air au-dessus du phosphore. Ce point devait être porté à l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU, lequel pourrait envisager pour le numéro 1381 une disposition semblable à la disposition TP7, qui est applicable au numéro 2447.

Point 2

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/8 (France) – Épaisseur des citernes de capacité inférieure à 5 000 l construites en acier inoxydable austéno-ferritique

10. Le Groupe de travail a approuvé la proposition de la France visant à modifier le tableau du 6.8.2.1.21 (de l'ADR uniquement) afin d'inclure l'acier inoxydable austéno-ferritique. Il a en outre été signalé que dans la version anglaise des 6.12.3.1.3 et 6.12.3.2.3, il fallait corriger l'expression «stainless austenitic steels» par «austenitic stainless steels».

Proposition

11. Modifier le deuxième tableau du 6.8.2.1.21 de l'ADR comme suit:

	<i>Rayon de courbure maximal du réservoir (m)</i>	≤ 2	2-3	2-3
	Capacité du réservoir ou du compartiment du réservoir (m ³)	5,0	$\leq 3,5$	$> 3,5$ mais $\leq 5,0$
Épaisseur minimale du réservoir	Aciers inoxydables austénitiques	2,5 mm	2,5 mm	3 mm
	<i>Aciers inoxydables austéno-ferritiques</i>	3 mm	3 mm	3,5 mm
	Autres aciers	3 mm	3 mm	4 mm
	Alliages d'aluminium	4 mm	4 mm	5 mm
	Aluminium pur à 99,80 %	6 mm	6 mm	8 mm

Proposition

Remplacer aux 6.12.3.1.3 et 6.12.3.2.3 l'expression «stainless austenitic steels» par «austenitic stainless steels».

Point 3

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/10 (Pays-Bas) – Réservoirs en alliage d'aluminium avec revêtement protecteur

12. Le Groupe de travail a examiné attentivement le document 2015/10. La matière en cause dans l'accident décrit dans ce document est de l'acide chlorhydrique, et non de l'acide fluorhydrique. Au cours du débat, alors que la proposition dans son ensemble était approuvée par le Groupe, certains experts ont estimé que l'utilisation du pH comme seul critère pour interdire l'usage de l'aluminium en tant que matériau pour les réservoirs dotés d'un revêtement intérieur n'était pas appropriée, sachant que certaines matières corrosives pour les métaux n'avaient pas un pH très élevé (notamment l'hypochlorite en solution) et que d'autres facteurs, tels que les impuretés et la température, avaient une incidence sur la corrosion. En outre, certains revêtements ne servaient pas à protéger le réservoir de la matière, mais à garantir la pureté de celle-ci.

13. Certains experts ont expliqué que, dans la réglementation comme dans la pratique, l'aluminium n'était pas du tout accepté en tant que matériau de construction des réservoirs dotés d'un revêtement protecteur et qu'il avait été interdit pour la construction de nouveaux réservoirs à partir d'une certaine date. Il existait aussi une autre raison à cela, à savoir les difficultés liées aux propriétés d'expansion thermique différentes entre l'aluminium et les matériaux de revêtement.

D'autres experts ont fait valoir qu'on pouvait également envisager des dispositions spéciales pour les citernes afin d'interdire certains matériaux de construction pour certaines matières. Lorsque le revêtement ne remplit plus sa fonction, il est inévitable que la matière affaiblisse le matériau de construction. Dans ce cas, il est préférable d'employer un matériau qui ne donne pas lieu à un accident grave. Il existe dans le domaine d'activité visé des listes de compatibilité entre les matériaux et les matières, mais on ne sait pas bien le temps que prendrait une analyse des risques matière par matière.

14. Le Groupe de travail a mis fin à son échange de vues en gardant à l'esprit plusieurs questions et options nécessitant un complément d'examen:

- Combien de réservoirs sont concernés?
- Quel serait le délai à prévoir pour le retrait progressif des réservoirs concernés et quelles seraient les incidences?
- L'interdiction est-elle justifiée si le revêtement sert uniquement à préserver la pureté de la matière?
- Est-il nécessaire de procéder à une vérification complémentaire des revêtements des réservoirs actuels?
- Devrait-on adopter une approche générale, ou bien une approche particulière pour certaines matières?

Le Groupe de travail a décidé d'inviter la délégation des Pays-Bas à revenir à la session suivante en tenant compte de l'échange de vues.

Point 4

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/16 (France) – Contrôle périodique des citernes munies d'un revêtement intérieur

15. Le Groupe de travail a répondu à la demande de la France concernant un échange de données d'expérience sur la question de savoir si les épreuves de pression effectuées lors des contrôles périodiques pouvaient provoquer des défauts dans le revêtement intérieur thermdurcissable des citernes. Les citernes visées ont une pression de calcul de 4 bar.

16. Il a été mentionné que les revêtements thermdurcissables pouvaient contenir des bulles d'air, provenant de l'évaporation d'un solvant, susceptibles de provoquer des fissures. On pouvait remédier à ce problème par un séchage à une température plus élevée et par le maintien d'une élasticité suffisante. Les polymères visés nécessitaient, semble-t-il, une application à basse température du revêtement. Il a été demandé si ces polymères pouvaient être plus fragiles que d'autres matériaux généralement utilisés pour les revêtements (tels que les polymères thermdurcissables à base d'époxyde). Il a en outre été rappelé que conformément à la norme EN 12972, le revêtement devait résister à l'épreuve de pression. Les experts ont aussi évoqué certaines des difficultés rencontrées lors de l'évaluation de la qualité des revêtements au cours des contrôles périodiques, notamment le fait que les épreuves produisant des étincelles pouvaient être légèrement destructives pour les revêtements. La France a demandé que d'autres pays lui indiquent si les revêtements visés étaient également utilisés ailleurs.

Point 5

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/3 (Secrétariat de l'OTIF) – 4.3.2.2 – Taux de remplissage + document informel INF.22 (Fédération de Russie)

17. Le Groupe de travail a examiné en détail la proposition du Secrétariat de l'OTIF et les informations y relatives, présentées dans le document informel INF.22. Il n'a cependant pas approuvé les amendements proposés pour les raisons suivantes:

- La principale différence entre les chapitres 4.2 et 4.3 en ce qui concerne l'application de variations de température extrêmes aux fins du calcul du coefficient d'expansion thermique est que l'on autorise des taux maximaux de remplissage

différents entre les deux systèmes. Dans le cas des citernes mobiles ONU, le taux maximal de remplissage est de 95 % ou 97 % (compte tenu de la compensation pour l'expansion thermique); pour les citernes RID/ADR, il est de 98 %, voire de 100 % (compte tenu de la compensation pour l'expansion thermique) selon la matière à transporter;

- Il a été rappelé qu'on se préoccupait actuellement du surremplissage des citernes. Le fait d'autoriser des températures de référence plus basses que la température de 50 °C actuellement appliquée en vue de déterminer le taux maximal de remplissage ne contribuerait pas à répondre aux préoccupations;
- Il n'y a pas vraiment de problème de compatibilité entre l'annexe 2 de la SMGS et le RID sur cette question, dans la mesure où le taux de remplissage le plus contraignant est appliqué.

Point 6

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/19 (UIC) – Transport de citernes, de véhicules-batteries (wagons-batteries) et de CGEM après expiration des délais de contrôles périodiques/intermédiaires

18. Le Groupe de travail a examiné la proposition de l'UIC, fondée sur les principes actuellement appliqués aux citernes mobiles ONU, visant à autoriser une certaine souplesse en ce qui concerne les délais des contrôles intermédiaires et périodiques. Néanmoins, la plupart des experts n'ont pas appuyé cette proposition. En effet, ils ont estimé que les trajets RID/ADR étaient généralement plus courts que les trajets maritimes pour les citernes mobiles ONU, raison pour laquelle une certaine souplesse était admise pour lesdites citernes, et que l'allongement de l'intervalle entre les contrôles ne ferait que reporter le problème à une échéance un peu plus éloignée. Le bien-fondé de la proposition dans la pratique a été mis en doute. Certains experts ont toutefois approuvé cette proposition, notamment en vue de l'élimination ou du recyclage du produit, mais avec un délai plus court. S'agissant des citernes vides non nettoyées, le 4.3.2.4.4 autorise déjà le transport après l'expiration du délai de contrôle.

19. Le Groupe de travail a invité l'UIC à tenir compte de cet échange de vues et à réexaminer la question en apportant des justifications complémentaires et, si possible, des informations sur les pratiques dans d'autres parties du monde (par exemple, les informations figurant dans l'annexe 2 de la SMGS ou dans la réglementation ferroviaire applicable en Amérique du Nord).

Point 7

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/20 (UIC) – Indication de la date du prochain contrôle sur les deux faces longitudinales des conteneurs-citernes, des citernes mobiles et des CGEM

20. Certains experts ont bien compris le besoin exprimé par l'UIC, tel qu'il avait été examiné précédemment par le Groupe de travail, mais ont répété que le Sous-Comité d'experts de l'ONU devait être consulté en premier. S'agissant des trajets maritimes, des experts ont fait valoir que la modification proposée ne se justifiait pas dans la mesure où un certificat mentionnant la date de contrôle était généralement demandé avant le chargement. Dans le cas du transport ferroviaire, il a été admis que ce complément d'information pourrait être utile aux fins du contrôle et de l'applicabilité. Une modification récemment

approuvée pour le RID, selon laquelle le transporteur peut se fier aux informations fournies par le remplisseur, pourrait ainsi contribuer à améliorer la situation dans une certaine mesure. La proposition a été accueillie favorablement en ce qui concerne les gaz liquéfiés réfrigérés, pour lesquels il a été suggéré d'envisager de s'aligner sur la périodicité indiquée au chapitre 6.7.

21. Les experts n'ont pas pu se mettre d'accord sur la question. Toutefois, ils ont convenu qu'il pourrait être prématuré de proposer cette modification pour les conteneurs-citernes avant la reprise du débat sur la question au sein du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

Point 8

Document informel INF.10 (Allemagne) – Prescriptions pour les récipients et conteneurs spéciaux fixes destinés au transport d'énergie calorifique sans chargement ni déchargement du milieu de stockage de la chaleur

22. Le Groupe de travail a dans son ensemble appuyé la proposition. Cependant, plusieurs observations ont été faites et plusieurs questions ont été posées, nécessitant un complément d'examen. L'Allemagne a été invitée à présenter à la prochaine session un document officiel tenant compte des remarques et questions ci-après:

- D'autres matières (telles que le nitrate de calcium et le nitrate de sodium) pourraient être prises en compte;
- La référence au chapitre 5.3 signifie-t-elle que le placardage et le marquage doivent se faire comme pour les citernes?
- Le 6.8.2.1.28 dans les prescriptions de construction se rapporte à l'ADR uniquement et le 6.8.2.1.26 concerne seulement les matières dont le point d'éclair se situe en dessous de 60 °C, lesquelles ne sont pas visées par la proposition;
- L'autorisation doit-elle être obtenue du pays de fabrication uniquement, ou bien de chaque pays concerné par l'opération de transport?
- Pourquoi le 6.8.2.1.1, qui contient les prescriptions générales de résistance aux contraintes, n'est-il pas mentionné? La référence générale au 6.8.2.1.23 est-elle appropriée dans son état actuel, sachant que le contrôle dépendra du type de confinement?
- Dans le premier paragraphe de la disposition spéciale XYZ proposée, il devrait être précisé que les agréments accordés par les Parties contractantes à l'ADR et au RID devraient également être conformes aux prescriptions minimales énoncées plus loin dans la disposition;
- Certains experts ont estimé qu'une approche plus générale pourrait être adoptée (comme c'est le cas par exemple pour les matières transportées à chaud dans les véhicules de la catégorie VC3) compte tenu des configurations très différentes envisageables pour ces types de confinement;
- Est-il nécessaire de mener un débat en parallèle au sein du Sous-Comité d'experts de l'ONU?

La Réunion commune a été invitée à donner à l'Allemagne des indications complémentaires sur le niveau de détail souhaitable compte tenu de la diversité des systèmes et des configurations.

Point 9**Documents informels INF.12/Rev.1 (Pologne) et INF.41 (AEGPL)****– Application des normes pour les citernes à GPL**

23. Les calculs présentés ont fait l'objet d'un long débat au sein du Groupe de travail. Des informations complémentaires ont été obtenues lors d'une téléconférence avec un expert du Comité technique 286 du Comité européen de normalisation (CEN). Au final, le Groupe de travail a tiré les conclusions suivantes:

1. Les deux normes EN 14025 et EN 12493 sont applicables à la conception et à la construction des citernes à GPL. Dans l'édition 2013 de l'ADR, la norme EN 12493:2008 a été limitée au 31 décembre 2013 pour les nouveaux agréments de type, ce qui a laissé le choix entre l'application de la norme EN 14025 entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2014, ou de la version 2013 de la norme EN 12493 sous réserve d'une reconnaissance nationale au titre du 6.8.2.7. Le choix de la norme de conception ne nécessite pas l'accord de l'autorité compétente;
2. Le tableau du 6.8.2.6.1 contient des dispositions et des dates limites pour les agréments de type. Il est indiqué qu'il est permis de continuer à concevoir, fabriquer et homologuer des citernes à GPL conformément à la norme EN 14025:2008 jusqu'au 31 décembre 2016;
3. L'application des normes visées est problématique en raison d'interprétations divergentes en ce qui concerne l'application de la pression maximale de service et sa définition au 1.2.1. De ce fait, les résultats des deux calculs présentés sont différents. La pression maximale de service pour le GPL n'est pas clairement définie, ce qui donne lieu à des interprétations différentes quant à la valeur à utiliser pour le calcul dans les conditions de service, et non dans les conditions d'épreuve;
4. Indépendamment des interprétations divergentes, les deux normes donnent une épaisseur minimale des parois supérieure à l'épaisseur minimale des parois requise dans le RID et l'ADR;
5. L'édition 2013 de la norme EN 12493 comporte, semble-t-il, une erreur dans la section D.2 en ce qui concerne le facteur multiplicatif appliqué entre les semi-remorques et les véhicules utilisés pour tracter des remorques-citernes, qui devrait être corrigée par le Comité technique 286 du CEN. D'après l'expert de ce comité, il faudrait entre-temps continuer d'appliquer le texte initial des sections D.2.2 et D.2.3 de la norme EN 12493:2008. Le Groupe de travail a été particulièrement surpris, sachant que cette norme avait été révisée récemment et qu'aucune observation nouvelle n'avait été faite au sujet de cette section;
6. Un travail supplémentaire, notamment un réexamen général de la définition de la pression maximale de service au 1.2.1, est nécessaire en vue de faire une mise au point pour tous les types de citernes.

Point 10**Document informel INF.15 (Allemagne) – Interprétation du terme «section» au paragraphe 6.8.2.1.20 de l'ADR et à la section 6 de la norme 13094:2008**

24. M. Lutz Gösslinghoff a fait un exposé sur la semi-remorque citerne UNITAS 2000 au cours duquel il a expliqué qu'il était admis que la citerne représentée à la figure 1 du document informel INF.15 avait une section circulaire avec un évidement remplacé par une plaque concave. Au paragraphe 6.1 a) de la norme EN 13094, il est fait référence à la norme EN 14025 pour les réservoirs circulaires. Cette dernière norme indique quant à elle qu'il est possible de faire des calculs (conformément à la norme EN 13445-3) ou des évaluations au moyen de la méthode des éléments finis pour les sections circulaires comportant des évidements. Les résultats de ces calculs ont été présentés et la citerne a reçu un agrément de type dans un certain nombre de pays. Ce type de citerne a également été évalué en 1994 dans le cadre du programme de recherche THESEUS, et aujourd'hui plus de 1 500 véhicules-citernes du type considéré ont été construits sans problèmes.

25. D'autres experts ont fait référence à la note de bas de page 2 du 6.8.2.1.18, qui ne mentionne pas spécifiquement les sections circulaires comportant un évidement. Si l'on considère que la citerne a une section non circulaire, l'expression «rayon de convexité» semble exclure toute notion de «concavité» dans la conception de l'engin. Cette question fait actuellement l'objet d'un débat au sein du Groupe de travail 2 du Comité technique 296 du CEN.

26. Le Groupe de travail a décidé qu'il convenait d'attendre l'issue du débat au sein du Comité technique 296 du CEN pour reprendre la discussion sur une éventuelle clarification.

Point 11**Document informel INF.17 (UIC) – Détail de l'indication dans le document de transport de l'expiration du temps de retenue pour le transport de gaz liquéfiés réfrigérés**

27. Le Groupe de travail a adopté la proposition soumise par l'UIC. En ce qui concerne les citernes vides non nettoyées, il est nécessaire d'effectuer un travail supplémentaire visant à lier les calculs normaux à la prédiction du temps de retenue dû à la petite quantité de liquide cryogénique présente dans le réservoir. L'Association européenne des gaz industriels (EIGA) a proposé d'entreprendre ce travail en vue des éditions 2017 du RID et de l'ADR, lorsque le texte adopté pour les temps de retenue concernant le liquide cryogénique entrera en vigueur. Les documents de référence de l'EIGA contiennent déjà les premières orientations destinées aux manipulateurs.

Proposition

Adopter la proposition faite par l'UIC dans le document informel INF.17.

Point 12**Document informel INF.42 (Belgique) – ADR 2015 – Application de la disposition spéciale 664: Interprétation/précision par rapport au 6.8.2.1.23 de l'ADR**

28. Le Groupe de travail a approuvé la proposition de la Belgique visant à autoriser d'autres méthodes d'épreuve en remplacement des méthodes non destructives du 6.8.2.1.23 (ultrasons et radiographie). Compte tenu de la grande diversité des conceptions pour les dispositifs destinés aux additifs, certaines méthodes non destructives ne permettent pas d'évaluer correctement la qualité des soudures, si bien qu'on procède dans de nombreux cas à un examen visuel (conformément aux prescriptions de la disposition spéciale 664 d)). Il convient de noter en outre que seul le premier sous-paragraphe du 6.8.2.1.23 (relatif à la qualification des soudeurs et à l'évaluation de la qualité des soudures) est pris en compte dans la référence au 6.8.2.1.23.

29. Le Groupe de travail s'est mis d'accord sur des modifications visant à apporter des précisions et sur la nécessité de revenir sur la question à la prochaine réunion du WP.15. Il reste à déterminer si cette clarification peut être considérée comme une interprétation durant la période intermédiaire jusqu'à l'édition 2017 de l'ADR, ou s'il est nécessaire de passer par un accord multilatéral.

Proposition soumise au WP.15

Modifier la dernière phrase de la disposition spéciale 664 a) ii) comme suit:

«Les soudures doivent être réalisées conformément au premier sous-paragraphe du 6.8.2.1.23, à ceci près que d'autres méthodes appropriées peuvent être appliquées pour confirmer la qualité des soudures.».

Point 13**ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/22 (Royaume-Uni) – Expérience du Royaume-Uni concernant des véhicules-citernes routiers mal construits et agréés à tort, et document informel INF.18 (Royaume-Uni)**

30. Le Royaume-Uni a fait un exposé technique complet sur les questions liées aux véhicules-citernes routiers mal construits et agréés à tort, utilisés pour la distribution de l'essence. Ces questions ont donné lieu à un vaste programme de recherche auquel ont participé des établissements techniques hautement spécialisés et dont le coût a atteint 1,5 million de livres environ. Des points particuliers concernant la désignation des organismes de contrôle, leurs activités extraterritoriales et les procédures de surveillance et de contrôle ont été soulevés. Au plan national, des procédures supplémentaires de certification des véhicules ont été établies en conséquence.

31. Le Groupe de travail a appuyé l'initiative du Royaume-Uni visant à établir un groupe de travail informel chargé d'étudier plus avant la question. Les observations générales ci-après ont été soumises au Royaume-Uni:

- L'homologation donne lieu à des considérations particulières qui doivent être prises en compte et les pratiques varient selon les pays;

- Il est devenu difficile d'harmoniser les procédures de contrôle. Il est par conséquent souhaitable qu'un organisme central prenne en main cette tâche pour l'ensemble des organismes de contrôle;
- Un grand nombre d'organismes de contrôle ont des activités internationales et des bureaux dans plusieurs pays, ce qui complique la surveillance de leurs activités;
- L'uniformisation des certificats d'agrément serait bien accueillie par les professionnels et faciliterait l'application effective;
- On trouve dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/13 un grand nombre de considérations identiques ou étroitement liées. Il est donc nécessaire d'étudier toutes ces questions ensemble.

32. Le Groupe de travail s'est mis d'accord sur les tâches suivantes pour le mandat du groupe de travail informel, lesquelles devraient être prises en compte parallèlement aux tâches mentionnées dans la première série d'actions fixée par le Groupe de travail de Würzburg (voir le document 2015/13 (Allemagne)):

- Évaluer les modalités de désignation des organismes de contrôle;
- Évaluer les mécanismes de surveillance (au moyen d'une base de données centralisée, par exemple) des organismes de contrôle et de supervision de leurs activités extraterritoriales, ainsi que de suivi des activités menées au nom des autorités compétentes;
- Examiner les procédures de contrôle;
- Examiner les dispositions pertinentes du chapitre 6.8 et les normes auxquelles il fait référence, en particulier les dispositions relatives aux contrôles initiaux et exceptionnels;
- Déterminer les améliorations envisageables en ce qui concerne la tenue des dossiers sur les citernes;
- Établir une liste des organismes de contrôle RID/ADR.

33. L'exposé sur les résultats du programme de recherche est reproduit dans le document informel INF.51*.

Point 14

Hommage à M. Michaël Bogaert

34. M. Michaël Bogaert devant prochainement quitter son poste au sein du Service public fédéral belge, le Président l'a remercié chaleureusement pour toutes les précieuses contributions qu'il avait apportées aux débats du Groupe de travail, notamment en sa qualité de secrétaire. Le Groupe de travail lui a souhaité bonne chance dans ses futures activités.

* Note du secrétariat: conformément aux règles de l'ONU, on trouvera les liens menant au rapport et à son résumé dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/22.