


**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 2011<sup>1</sup>**

tenue à Genève du 13 au 23 septembre 2011

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1	6
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	2-3	6
III. Citernes (point 2 de l'ordre du jour) .....	4-15	7
A. Propositions présentées .....	4	7
B. Rapport du Groupe de travail.....	5-15	7
1. Point 2 : Rapport du groupe de travail informel sur les dispositifs pour additifs sur les citernes .....	6	7
2. Point 3 : Fréquence des inspections périodiques pour le transport de certains gaz .....	7	7

<sup>1</sup> Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2011-B. 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.

3.	Point 4 : Règles relatives à la modification et à la reconstruction des citernes dont l'agrément de type a expiré ou a été retiré.....	8	8
4.	Point 5 : Application des normes EN 14432 et EN 14433 référencées au 6.8.2.6.....	9-13	8
5.	Point 9 : Transport en citernes d'explosifs de mine du type B (No ONU 0331).....	14	8
6.	Point 12 .....	15	8
IV.	Normes (point 3 de l'ordre du jour).....	16-21	9
A.	Travaux du CEN .....	16	9
B.	Rapport du groupe de travail .....	17-21	9
V.	Harmonisation avec les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU (point 4 de l'ordre du jour).....	22-61	10
A.	Rapport du groupe de travail spécial sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU .....	22-35	10
1.	Exemption des combustibles liquides .....	23-24	10
2.	Conteneurs pour vrac souples.....	25-27	10
3.	Exclusion des explosifs de la classe 1 .....	28	11
4.	Transport en citernes .....	29	11
5.	Mercure contenu dans des articles manufacturés .....	30	11
6.	Récipients à pression de secours .....	31-32	11
7.	Disposition particulière d'emballage PP90 .....	33	11
8.	Référence au No ONU 1845 dans le 5.5.3 .....	34-35	11
B.	Propositions relatives au rapport du Groupe de travail spécial .....	36-42	11
1.	Produits chimiques sous pression.....	36-37	11
2.	Définition de cartouche à blanc pour outils.....	38-39	12
3.	Chargement en commun des explosifs et des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées .....	40-42	12
C.	Conclusion de la trente-neuvième session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, 20 au 24 juin 2011).....	43-57	13
1.	Utilisation cohérente des termes « solutions ou mélanges » ou « mélanges et solutions ».....	44-45	13
2.	Paragraphe 3.5.1.4 .....	46	13
3.	Présentation des instructions d'emballage pour la classe 1 .....	47	13
4.	Instruction d'emballage P201, paragraphe (1).....	48-49	13
5.	Instruction d'emballage P903, paragraphe (4).....	50	14
6.	Terme « Taux de remplissage » à l'instruction de transport en citerne mobile T50.....	51	14

7.	Symbole de gerbage sur les grands emballages.....	52	14
8.	Classification des liquides visqueux de la classe 3 dans le groupe d'emballage III.....	53-55	14
9.	Taille minimale des lettres UN et du numéro ONU sur les bouteilles à gaz	56-57	14
D.	Autres propositions d'harmonisation.....	58-61	15
1.	NOTA 1 du 2.2.3.1.1.....	58	15
2.	Définitions d'emballage de secours et de récipient à pression de secours	59-60	15
3.	Nos ONU 1169, 1197, 1266, 1286, et 1287.....	61	15
VI.	Interprétation du RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour).....	62-67	15
A.	Application du 4.1.10 dans le cas des marchandises dangereuses emballées en quantités.....	62	15
B.	Classification des objets en tant que matières dangereuses pour l'environnement aquatique.....	63	15
C.	Plaque-étiquette correspondant à l'étiquette No 7E (matières fissiles).....	64-67	16
VII.	Propositions diverses d'amendements au RID/ADR/ADN (point 6 de l'ordre du jour).....	68-87	16
A.	Questions en suspens.....	68-76	16
1.	Disposition spéciale 653.....	68	16
2.	Transport de piles au lithium endommagées.....	69	16
3.	Période d'épreuve pour certains gaz de l'instruction d'emballage P200	70	16
4.	Transport d'huiles de chauffe lourdes.....	71-73	17
5.	Déchets d'emballages vides non nettoyés.....	74-75	17
6.	Description des polluants dans le document de transport.....	76	18
B.	Nouvelles propositions.....	77-87	18
1.	Modifications au 1.1.3.1 c).....	77-78	18
2.	Flèches d'orientation sur les emballages.....	79	18
3.	Agrément de l'intervalle des contrôles périodiques (P200(9)).....	80	18
4.	Plaques-étiquettes sur les véhicules/wagons lorsque les étiquettes sur conteneurs ou conteneurs-citernes ne sont pas visibles.....	81	19
5.	Classement des matières radioactives comme dangereuses pour l'environnement aquatique.....	82-84	19
6.	Marquage des wagons, unités de transport et conteneurs transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées.....	85-86	19
7.	Modification du 7.5.1.....	87	20

VIII.	Rapports des groupes de travail informels (point 7 de l'ordre du jour).....	88-111	20
A.	Groupe de travail informel sur la télématique .....	88-92	20
1.	Rapports du groupe .....	88	20
2.	Identification des marchandises dangereuses dans les applications télématiques.....	89-92	20
B.	Groupe de travail informel sur les définitions .....	93-106	21
1.	Définition No 3 « Matériel animal » .....	95	21
2.	Définition No 4 « Demandeur » .....	96	22
3.	Définition No 7 « Sac ».....	97	22
4.	Définition No 8 « Véhicule batterie » .....	98	22
5.	Définition No 10 « Caisse » .....	99-100	22
6.	Définition No 11 « Conteneur pour vrac » .....	101	22
7.	Définition No 12 « Cadre bouteilles ».....	102-103	22
8.	Définition No 20 « Fermeture » .....	104	22
9.	Définition No 21 « Rubrique collective » .....	105	22
10.	Définition No 22 « Emballage combiné ».....	106	22
C.	Groupe de travail sur la réduction du risque de « BLEVE ».....	107-110	23
D.	Groupe de travail informel sur les réservoirs à gaz des véhicules automobiles .....	111	23
IX.	Election du bureau pour 2012 (point 8 de l'ordre du jour).....	112	23
X.	Travaux futurs (point 9 de l'ordre du jour) .....	113-127	24
A.	Résultats de la soixante-treizième session du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU.....	113-125	24
1.	Harmonisation multimodale .....	114-119	24
2.	Adhésion aux instruments juridiques/mise en œuvre/ assistance technique .....	120-122	25
3.	Formation .....	123	25
4.	Clarification du terme « autorité compétente » .....	124-125	25
B.	Prochaine session .....	126-127	26
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour).....	128-132	26
	Mesures de sécurité pour le transport en citernes par chemin de fer : enregistrement des contrôles de sécurité.....	128-132	26
XII.	Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour) .....	133	26

## Annexes

I.	Projet d'amendements au RID, ADR et ADN pour entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2013 <sup>2</sup> .....	27
II.	Rapport du Groupe de travail sur les citernes <sup>3</sup> .....	28

---

<sup>2</sup> Pour des raisons pratiques, l'annexe I est reproduite sous forme d'additif au présent document, sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.1.

<sup>3</sup> Pour des raisons pratiques, l'annexe II est reproduite sous forme d'additif au présent document, sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.2.

## Rapport

### I. Participation

1. La Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU s'est tenue à Genève du 13 au 23 septembre 2011 sous la présidence de M. C. Pfauvadel (France) et la vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne). Les représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède et Suisse. L'Union européenne était également représentée. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée : le Comité de l'organisation de coopération des chemins de fer (OSJD). Les organisations internationales non-gouvernementales suivantes étaient représentées: l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'Association européenne de la parfumerie des produits cosmétiques et de toilette (COLIPA), l'Association internationale de la Savonnerie, de la Détergence et des Produits d'entretien (AISE), le Comité européen de normalisation (CEN), la Conférence européenne des négociants en combustibles et carburants (CENCC), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), European Cylinder Makers Association (ECMA), la Fédération européenne des aérosols (FEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Organisation internationale des conteneurs-citernes (ITCO), Sporting Arms and Ammunition Manufacturers' Institute (SAAMI), l'Union européenne des industries ferroviaires (UNIFE), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des propriétaires de wagons particuliers (UIP) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

### II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/123 et Add.1

*Documents informels* : INF.1, INF.2/Rev.1 et INF.5/Rev.1 (Secrétariat)

2. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour proposé par le secrétariat dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/123 et Add.1 (lettre A 81-02/502.2011 de l'OTIF) tels que mis à jour par le document informel INF.2/Rev.1 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.54, ainsi que l'emploi du temps provisoire (INF.5/Rev.1) avec quelques ajustements.

3. Le représentant du CEFIC a retiré son document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/45 concernant le transport d'explosifs de mine du type B (No ONU 0331) en citernes. Les représentants de l'Allemagne et de la Suisse ont dit qu'ils reprenaient les propositions qui y sont contenues à leur compte, et le document a été maintenu à l'ordre du jour.

### III. Citernes (point 2 de l'ordre du jour)

#### A. Propositions présentées

*Documents:*

- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1 (Secrétariat)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/31 (CENCC)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/32 (France)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/38 (UIP)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/39 (Allemagne)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/42 (Pays-Bas)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/43 (Pays-Bas)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/44 (Suède)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/45 (voir paragraphe 3 du présent rapport)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/50 (France)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/51 (France)

*Documents informels :*

- INF.4 (Belgique)
- INF.6 (Suisse)
- INF.21 (Suède)
- INF.35 (France)
- INF.42 (UIP)
- INF.47 (France)
- INF.49 (Suisse)

4. Après discussion préliminaire en séance plénière, l'examen de l'ensemble des documents a été confié au Groupe de travail sur les citernes qui s'est réuni du 19 au 21 septembre 2011 en parallèle sous la présidence de M. A. Ulrich (Allemagne).

#### B. Rapport du Groupe de travail

*Document informel:* INF.54

5. La Réunion commune a approuvé le rapport du Groupe de travail (reproduit en annexe II sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.2 avec quelques modifications) et adopté les amendements proposés (voir annexe 1) sous réserve des conclusions suivantes.

##### 1. Point 2 : Rapport du groupe de travail informel sur les dispositifs pour additifs sur les citernes

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/31 (CENCC)

6. La Réunion commune n'était pas disposée à adopter les textes proposés par le groupe informel. Une nouvelle proposition devrait être préparée sur la base des remarques du Groupe de travail sur les citernes. Les raisons justifiant cette proposition et les principes de la proposition devraient être rappelés. Une nouvelle session du Groupe de travail informel sera organisée les 6 et 7 février 2012 par le Gouvernement allemand.

##### 2. Point 3 : Fréquence des inspections périodiques pour le transport de certains gaz

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/32 (France)

7. La suppression de la dernière phrase du 6.8.3.4.6 a été acceptée sous réserve d'un amendement à la première phrase (voir annexe 1).

**3. Point 4 : Règles relatives à la modification et à la reconstruction des citernes dont l'agrément de type a expiré ou a été retiré**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/38 (UIP)

*Document informel:* INF.42 (UIP)

8. Les amendements au 6.8.2.3.4 et 1.8.7.2.5 proposés par le Groupe de travail ont été adoptés sous réserve que la demande de nouveau certificat d'agrément ne puisse être faite qu'à une seule autorité compétente (voir annexe 1).

**4. Point 5 : Application des normes EN 14432 et EN 14433 référencées au 6.8.2.6**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/39 (Allemagne)

*Document informel:* INF.6 (Suisse)

9. Le représentant de la Belgique s'est opposé à l'adoption de la mesure transitoire proposée par le Groupe de travail. Il estimait que cette proposition était contraire au droit car elle revenait à légitimer rétroactivement des infractions au règlement par des constructeurs qui n'avaient pas appliqué ces normes malgré le 6.8.2.6 qui les rend d'application obligatoire, ce qui résulterait en une distorsion de concurrence vis-à-vis des constructeurs qui les avaient appliquées.

10. Le représentant de l'Allemagne a estimé que ce principe juridique appelé « nulla poena sine lege » ne concerne que les sanctions contre les personnes. Le principe interdit simplement de sanctionner des actes commis avant la publication d'une loi réglementant l'acte en question.

11. D'autres délégations ont souligné que l'application de ces normes posait des problèmes pratiques et qu'il conviendrait d'adopter une approche pragmatique, les vannes de mise en pression et les clapets de fond agréés conformément aux réglementations nationales antérieures n'ayant pas mis en évidence des problèmes de sécurité.

12. Le représentant de la Belgique a demandé un vote nominatif sur cette proposition de mesure transitoire par le Groupe de travail, qui a donné les résultats suivants :

Pour la proposition : 6 (Allemagne, France, Lettonie, Norvège, Suisse, Royaume-Uni).

Contre la proposition : 7 (Autriche, Belgique, Danemark, Finlande, Pologne, République tchèque, Suède).

Abstentions : 2 (Espagne, Roumanie).

La proposition n'a donc pas été adoptée.

13. Le représentant de l'Allemagne a dit qu'il proposerait un accord multilatéral et qu'il reviendrait sur la question.

**5. Point 9 : Transport en citernes d'explosifs de mine du type B (No ONU 0331)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/45 (Proposition retirée par le CEFIC mais reprise à leur compte par l'Allemagne et la Suisse)

14. La Réunion commune ne s'est pas prononcée sur les conclusions du Groupe de travail, qui ont été transmises au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) pour décision.

**6. Point 12**

15. Les conclusions relatives à ce point seront discutées à la prochaine session, si nécessaire.



## IV. Normes (point 3 de l'ordre du jour)

### A. Travaux du CEN

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/37 (CEN)

*Document informel :* INF.38 (CEN)

16. La Réunion commune a confié l'examen de ces documents au Groupe de travail sur les normes.

### B. Rapport du groupe de travail

*Document informel:* INF.51

17. La Réunion commune a approuvé le rapport du groupe de travail (INF.51). Elle a adopté les propositions d'amendements 1 à 8 qui y sont contenues avec quelques modifications éditoriales (voir annexe 1).

18. Les dates de certaines normes citées en référence ont été placées entre crochets car les normes n'ont toujours pas été publiées. Dans ce cas l'amendement ne pourra être pris en compte, pour l'ADR, que si la norme a été publiée avant la session de mai 2012 du WP.15.

19. La Réunion commune s'est félicitée de la coopération avec le CEN par l'intermédiaire du consultant CEN fourni par la Commission européenne conformément à la section 2.1 (Procédure d'élaboration des normes spécialisées) de la Procédure révisée pour la coopération avec le CEN et le CENELEC (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.2). Toutefois, la Réunion commune a souhaité, dans l'intérêt de cette coopération et du renforcement des renvois aux normes dans la réglementation, en particulier le renvoi à des normes à caractère général selon la procédure 2.3, ou la coopération dans de nouveaux domaines comme la télématique, que le secrétariat du CEN/CENELEC soit régulièrement représenté aux sessions de la Réunion commune afin de garantir une approche globale et systématique couvrant tous les domaines de normalisation appropriés dans le cadre du RID/ADR/ADN.

20. Dans le cadre de la proposition No 6, la Réunion commune a accepté d'ajouter au 6.8.2.6.1 une référence à la norme révisée EN 12493 (EN 12493:2008 + A1:[2012] (sauf l'annexe C)) relatives à la conception et la construction des citernes en acier soudée pour les gaz de pétrole liquéfiés (véhicules-citernes routiers). Elle a indiqué cependant que cette mise à jour de la norme EN 12493 ne répondait toujours pas aux exigences essentielles de l'ADR et a donc décidé que les agréments de type délivrés sur la base de cette norme devraient être retirés au plus tard le 31 décembre 2015. Le CEN a été prié de réviser à nouveau cette norme pour qu'il puisse y être fait référence dans une version modifiée.

21. Le CEN doit être informé par ailleurs que la définition de GPL qu'il a adopté n'est pas acceptable pour la Réunion commune (section 2.4.3 du rapport).

## **V. Harmonisation avec les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. Rapport du groupe de travail spécial sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30 et Add.1 (Secrétariat)

22. La Réunion commune a pris note du rapport du Groupe de travail spécial et a examiné les propositions d'harmonisation contenues dans l'additif à ce rapport, qu'elle a adoptées sous réserve des modifications résultant des discussions relatées ci-dessous.

#### **1. Exemption des combustibles liquides**

23. Le représentant de la Suisse a demandé un débat de fond sur l'introduction du contenu de la disposition spéciale 363 au 1.1.3.3 c) parce que ceci restreindrait les exemptions existantes au 1.1.3.1 b). Suite à ce débat, la Réunion commune n'a pas jugé nécessaire de remettre en cause l'introduction de ces nouvelles dispositions et a décidé que la disposition spéciale 363 du Règlement type de l'ONU sera reflétée au 1.1.3.3 c) du RID/ADR/ADN. Elle a cependant décidé certaines déviations comme suit :

a) L'étiquetage n'est pas nécessaire si la contenance du moyen de confinement est inférieure ou égale à 60 litres (ce qui correspond à la capacité maximale des réservoirs portatifs exemptés d'après le 1.1.3.3 a) de l'ADR) ;

b) Pour les moyens de confinement ayant une contenance supérieure à 60 litres et inférieure ou égale à 450 litres, l'étiquette doit être apposée sur une face externe de la machine ou du matériel, et pas nécessairement sur le moyen de confinement où elle pourrait ne pas être visible ;

c) Une mention dans un document de transport ne sera requise que pour les contenances supérieures à 1500 litres.

24. Une mesure transitoire a été adoptée pour l'application du 1.1.3.3 c) i) sur la base d'une proposition de la Finlande (document informel INF.45) (voir annexe 1).

#### **2. Conteneurs pour vrac souples**

25. Le représentant de l'Allemagne a demandé une discussion sur le fond sur l'introduction de dispositions relatives à ces conteneurs dans le RID/ADR/ADN. Il estimait que le transport de tels conteneurs n'était pas compatible avec d'autres dispositions applicables au niveau européen au transport terrestre en général, par exemple en matière d'arrimage.

26. Plusieurs délégations ont fait valoir qu'en effet le transport de ces conteneurs pour vrac souples nécessiterait l'élaboration de mesures de sécurité en matière d'arrimage qui seraient cependant spécifiques à chaque mode de transport et qu'il ne convenait donc pas de discuter au niveau de la Réunion commune.

27. La proposition de l'Allemagne de ne pas permettre le transport terrestre de ces conteneurs pour vrac souples, mise aux voix, a été rejetée.

### **3. Exclusion des explosifs de la classe 1**

28. La Réunion commune a décidé, par vote, que l'exclusion des explosifs de la classe 1, prévue au 2.2.1.1.8 (2.1.3.6 du Règlement type de l'autorité compétente de l'ONU) relevait de l'autorité compétente. Toutefois cette décision devait être prise par n'importe quelle Partie contractante au RID/ADR/ADN et devait être reconnue par les autres Parties contractantes. Elle pouvait en outre être prise sur la base d'une approbation par l'autorité compétente d'un pays non partie contractante au RID/ADR/ADN sans procéder à nouveau aux épreuves déjà effectuées par ladite autorité compétente (voir annexe 1).

### **4. Transport en citernes**

29. Les décisions relatives aux textes entre crochets concernant le transport en citernes ont été déléguées au Groupe de travail sur les citernes.

### **5. Mercure contenu dans des articles manufacturés**

30. La Réunion commune a confirmé que les dispositions MP15 et CV28/CW28 devaient être applicables au nouveau No ONU 3506 (voir annexe 1).

### **6. Récipients à pression de secours**

31. La Réunion commune a décidé que, selon le 4.1.1.20.5, les inspections et épreuves périodiques devaient être effectuées selon le 6.2.3.5 (voir annexe 1).

32. Pour le marquage selon le 6.2.3.1.4, il conviendrait de définir des dispositions harmonisées pour tous les pays Parties contractantes au RID/ADR/ADN, mais en l'absence de proposition concrète, il a été décidé de laisser la détermination des éléments de marquage appropriés à l'appréciation de l'autorité compétente du pays d'agrément. Les experts en matière de bouteilles à gaz ont été invités à examiner la question.

### **7. Disposition particulière d'emballage PP90**

33. La représentante de la Roumanie a signalé qu'il ne lui paraissait pas correct de mentionner « des doublures intérieures ou des sacs » à la nouvelle disposition spéciale PP90 applicable au No ONU 3506 dans l'instruction d'emballage P003, car la définition de doublure au 1.2.1 comprend les sacs. Elle a été invitée à soumettre cette remarque au Sous-Comité d'experts de l'ONU.

### **8. Référence au No ONU 1845 dans le 5.5.3**

34. La représentante du Royaume-Uni a proposé de supprimer toute référence au No ONU 1845 au 5.5.3 car la neige carbonique n'est pas soumise aux prescriptions du RID/ADR/ADN et l'indication d'un numéro ONU pourrait laisser croire le contraire.

35. Cette proposition n'a pas été adoptée car il existe une ligne dans le tableau A du Chapitre 3.2 pour ce numéro, qui a été modifiée par l'ajout d'une note faisant référence au 5.5.3 lorsque le No ONU 1845 est utilisé à des fins de réfrigération. D'autre part il paraissait essentiel que la section 5.5.3 du RID/ADR/ADN corresponde à celle du Code IMDG pour les besoins du transport multimodal.

## **B. Propositions relatives au rapport du Groupe de travail spécial**

### **1. Produits chimiques sous pression**

*Document informel:* INF.11 (CEFIC)

36. La Réunion commune a adopté la modification de la définition de produits chimiques sous pression au 2.2.2.1.2, sous-division 8 (voir annexe 1).

37. Pour la deuxième proposition, la Réunion commune a noté que la disposition spéciale 362 (c) du Règlement type de l'ONU ne précise pas clairement comment classer les produits chimiques sous pression qui contiendraient à la fois des composants de la classe 6.1, groupe d'emballage II ou III, et des composants de la classe 8, groupe d'emballage II ou III, et qu'un numéro ONU n'avait pas été prévu pour couvrir ce cas. Afin d'éviter des interprétations divergentes, compte tenu notamment du 2.2.2.1.7 (e), il a été jugé préférable de maintenir tel quel le texte proposé pour le NOTA 2 selon lequel des produits chimiques sous pression contenant des composants toxiques et corrosifs ne doivent pas être transportés sous les Nos ONU 3500 à 3505. Si le cas se présente en pratique, il revient à l'industrie de proposer une nouvelle rubrique au Sous-Comité d'experts de l'ONU.

## **2. Définition de cartouche à blanc pour outils**

*Document informel:* INF.32 (Secrétariat)

38. La Réunion commune a adopté la proposition de définition avec des modifications suggérées par le représentant de SAAMI (voir annexe 1).

39. Le représentant de l'Allemagne s'est demandé pourquoi cette définition ne concernait qu'un numéro ONU 1.4S, et ne prévoit pas d'autres rubriques pour des cartouches à blanc pour outils similaires dans d'autres divisions ou groupes de compatibilité. Il a été relevé que si des cartouches à blanc pour outils autres que 1.4S doivent être transportées, elles doivent l'être sous une rubrique N.S.A. appropriée, et si le besoin se présente, il conviendrait de faire des propositions au Sous-Comité d'experts de l'ONU pour de nouveaux numéros ONU.

## **3. Chargement en commun des explosifs et des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées**

*Documents informels:* INF.26 (SAAMI)  
INF.33 (FIATA)

40. La FIATA proposait de ne pas interdire le chargement en commun des explosifs autres que ceux classés 1.4S avec les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées car actuellement ces chargements en commun sont autorisés par le RID/ADR/ADN et par le Code IMDG.

41. Il a été souligné que la révision du chapitre 3.4 du Règlement type de l'ONU avait eu pour but principal de fixer clairement quelles dispositions du Règlement type étaient applicables au transport en quantités limitées et qu'à cette occasion le Sous-Comité d'experts de l'ONU avait confirmé que les quantités limitées ne devaient pas être chargées en commun avec les explosifs autres que 1.4S.

42. Après discussion, un compromis a été trouvé, consistant à autoriser le chargement en commun des quantités limitées avec les explosifs de la division 1.4 (parce que par définition ils ne présentent qu'un danger mineur) et à titre exceptionnel les Nos ONU 0161 et 0499 de la division 1.3, groupe de compatibilité C (poudre sans fumée et propergol solide) parce que ces matières sont souvent transportées en même temps que des cartouches pour armes de petit calibre relevant de la division 1.4 (proposition amendée adoptée après mise aux voix) (voir annexe 1).

## **C. Conclusions de la trente-neuvième session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, 20 au 24 juin 2011)**

*Document informel:* INF.20 (Secrétariat)

43. A la demande du Groupe de travail spécial sur l'harmonisation (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30), le secrétariat a porté à l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU un certain nombre de points nécessitant clarification. Ceci a amené le Sous-Comité d'experts de l'ONU à adopter des corrections ou amendements au Règlement type de l'ONU (voir INF.20), intégrés dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1. D'autres réponses demandaient l'attention de la Réunion commune.

### **1. Utilisation cohérente des termes « solutions ou mélanges » ou « mélanges et solutions »**

44. La Réunion commune a noté l'avis du Sous-Comité que la nature éditoriale de la question ne nécessitait pas une approche harmonisée justifiant des amendements. La Réunion commune a donc décidé de ne pas modifier les textes actuels.

45. Le représentant de l'Allemagne a noté que selon le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), le terme « mélange » comprend les solutions et qu'il conviendrait peut-être de revoir les règlements de transport en conséquence. Il a été fait remarquer que le terme « substance » dans le SGH désigne des matières chimiquement pures, tandis que le terme « matière » (« substance » en anglais) dans les règlements de transport est plus générique et peut désigner des mélanges, notamment lorsqu'il est utilisé dans le contexte des dangers physiques. Un alignement sur la terminologie du SGH demanderait donc un examen détaillé de toute la réglementation au cas par cas.

### **2. Paragraphe 3.5.1.4**

46. La Réunion commune a noté l'avis du Sous-Comité que le libellé du 3.5.1.4 était cohérent avec celui d'autres exemptions prévues dans le Règlement type. Pour des raisons juridiques, elle préfère cependant conserver celui proposé dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1, en soulignant que ceci n'entraîne pas de déviation par rapport au Règlement type.

### **3. Présentation des instructions d'emballage pour la classe 1**

47. La Réunion commune a pris note des explications du Sous-Comité et a décidé d'aligner le libellé de ces instructions sur celui du Règlement type (voir annexe 1).

### **4. Instruction d'emballage P201, paragraphe (1)**

48. La Réunion commune a noté l'avis du Sous-Comité que les emballages appropriés au paragraphe (1) étaient les bouteilles à gaz et les récipients à gaz, et que les tubes et fûts à pression n'étaient pas appropriés pour le transport d'échantillons de gaz.

49. Il a été relevé que le terme « récipients à gaz » n'est pas défini. Toutefois la Réunion commune a noté, par rapport au paragraphe (2), que les récipients en question ne sont pas nécessairement des récipients à pression, et a donc repris le texte proposé par le Sous-Comité (voir annexe 1).

**5. Instruction d'emballage P903, paragraphe (4)**

50. La Réunion commune a noté que les conditions de transport des dispositifs tels qu'étiquettes d'identification par radiofréquence, lorsqu'ils sont actifs, doivent faire l'objet de nouvelles discussions. Elle a estimé que la dernière phrase de ce paragraphe concerne essentiellement le transport aérien et pouvait être supprimée dans les règlements de transport terrestre (voir annexe 1).

**6. Terme « Taux de remplissage » à l'instruction de transport en citerne mobile T50**

51. La Réunion commune a décidé d'aligner le RID/ADR sur le Règlement type de l'ONU, en notant cependant que la version française du Règlement type doit être corrigée (voir annexe 1).

**7. Symbole de gerbage sur les grands emballages**

52. La Réunion commune a noté l'avis du Sous-Comité que le symbole de gerbage devrait être apposé sur les grands emballages qui sont réparés après le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Elle a estimé cependant qu'en l'absence de définition de grand emballage réparé, cette disposition risquait d'entraîner des problèmes d'interprétation dans le cadre de l'application effective et des contrôles, et a donc décidé (par vote) de ne pas introduire cette prescription pour les grands emballages réparés. Le Sous-Comité souhaitera peut-être définir la notion de grand emballage réparé comme il l'a fait pour les GRV réparés.

*Document informel:* INF.22 (Secrétariat)

**8. Classification des liquides visqueux de la classe 3 dans le groupe d'emballage III**

53. La Réunion commune a pris note de la demande d'avis du Sous-Comité sur les amendements au 2.3.2.2, 2.3.2.3 et 2.3.2.5 du Règlement type. La Réunion commune a relevé que la limite de 450 litres par emballage au 2.3.2.5 est également applicable dans le RID/ADR. Par contre, il n'y a pas de limite par emballage prévu actuellement dans les textes correspondant au 2.3.2.2.

54. Il conviendra donc de consulter l'industrie pour mesurer les conséquences économiques résultant d'une limitation à 450 litres par emballage, sachant que pour l'instant aucun problème de sécurité n'a été notifié avec les prescriptions actuelles.

55. De même, un abaissement de la limite à 30 litres par emballage est susceptible d'entraîner des conséquences économiques importantes et il conviendrait donc de le justifier du point de vue de la sécurité si le Sous-Comité souhaitait reprendre les limites du Code IMDG et des Instructions techniques de l'OACI.

*Document informel:* INF.46 (Secrétariat)

**9. Taille minimale des lettres UN et du numéro ONU sur les bouteilles à gaz**

56. La Réunion commune a accepté la demande du Sous-Comité de réduire la taille minimale de ces marques à 6 mm sur les bouteilles à gaz d'une capacité en eau maximale de 60 litres, avec effet dès le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Le paragraphe 5.2.1.1 a été modifié en conséquence sur la base du document informel INF.46 du secrétariat (voir annexe 1).

57. La Réunion commune a estimé que dans le cas des bouteilles à gaz de capacité en eau maximale de 60 litres une mesure transitoire pour l'application de la prescription de taille minimale était nécessaire étant donné le nombre important de bouteilles en circulation, la longue période d'utilisation et la fréquence des inspections. Compte tenu des délais d'inspection périodique, la date du 30 juin 2018 a été fixée comme date d'expiration de la période transitoire (voir annexe 1).

## **D. Autres propositions d'harmonisation**

### **1. NOTA 1 du 2.2.3.1.1**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/46 (CEFIC)

58. La Réunion commune a accepté de supprimer les termes « non toxiques et non corrosives » au NOTA 1 afin d'aligner le RID/ADR/ADN sur le Règlement type de l'ONU (voir annexe 1).

### **2. Définitions d'emballage de secours et de récipient à pression de secours**

*Document informel:* INF.16 (Roumanie)

59. La Réunion commune a accepté d'harmoniser la définition d'emballage de secours du RID/ADR/ADN avec celle du Règlement type de l'ONU (voir annexe 1).

60. En ce qui concerne l'harmonisation des définitions d'emballage de secours et de récipient à pression de secours entre elles, la Réunion commune a relevé que les différences sont peut-être justifiées et a donc invité la représentante de la Roumanie à soumettre au préalable une proposition au Sous-Comité d'experts de l'ONU pour éviter des divergences avec les autres règlements modaux.

### **3. Nos ONU 1169, 1197, 1266, 1286, et 1287**

*Document informel:* INF.12 (Royaume-Uni)

61. La Réunion commune a noté l'avis du Sous-Comité d'experts de l'ONU qu'il n'y a pas lieu de prévoir un groupe d'emballage I pour les matières visées par ces numéros ONU et a donc décidé de supprimer les rubriques correspondant au groupe d'emballage I pour ces matières dans le tableau A du chapitre 3.2 (voir annexe 1)

## **VI. Interprétation du RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Application du 4.1.10 dans le cas des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées**

*Document informel :* INF.15 (France)

62. La Réunion commune était d'avis que malgré le NOTA qui figure à la fin du 4.1.1.6 et qui fait référence au 4.1.10, le fait que le 4.1.10 ne soit pas mentionné au 3.4.1 d) implique que les dispositions du 4.1.10 ne sont pas applicables. Il appartient à l'expéditeur de s'assurer que les marchandises dangereuses emballées en commun ne réagissent pas dangereusement entre elles, conformément au 4.1.1.6, mais les limites de quantité fixées au 4.1.10 pour l'emballage en commun ne sont pas applicables dans le cas de l'application du chapitre 3.4.

### **B. Classification des objets en tant que matières dangereuses pour l'environnement aquatique**

*Document informel :* INF.31 (Suède)

63. La Réunion commune était d'avis que les dispositions actuelles relatives aux matières dangereuses pour l'environnement aquatique ne sont pas applicables aux objets, les critères du 2.2.9.1.10 visant clairement uniquement les substances, mélanges et solutions. Pour appliquer les dispositions actuelles aux objets, il conviendrait de définir des

critères tenant compte des diverses matières ou composants contenus dans l'objet et de l'objet lui-même, et il conviendrait également de modifier les textes en conséquence.

**C. Plaque-étiquette correspondant à l'étiquette No 7E (matières fissiles)**

*Document informel* INF.17 (Royaume-Uni)

64. Afin de clarifier l'interprétation du 5.3.1.1.3, le Royaume-Uni a proposé de préciser qu'aucune plaque-étiquette correspondant au modèle d'étiquette No 7E n'est requise.

65. Certaines délégations ont estimé qu'il n'y a pas lieu de le préciser, puisqu'il n'y a pas actuellement de dispositions pour une plaque-étiquette de ce modèle, et que cette précision pourrait entraîner des confusions.

66. Il a été précisé que l'interprétation des textes actuels est la suivante. Lorsque la réglementation demande d'apposer sur les véhicules, conteneurs, conteneurs-citernes, citernes mobiles ou CGEM à la fois des étiquettes selon le chapitre 5.2 et des plaques-étiquettes selon le chapitre 5.3, l'on peut, lorsqu'il s'agit de matières fissiles de la classe 7 :

a) Soit apposer l'étiquette de modèle 7A, 7B ou 7C comme il convient et celle du modèle 7E de la taille prescrite au chapitre 5.2, et une plaque-étiquette du modèle 7D ;

b) Soit apposer une étiquette de modèle 7A, 7B ou 7C comme il convient, correspondant au modèle du chapitre 5.2 mais élargie à la taille prévue au chapitre 5.3 et une étiquette du modèle 7E, également élargie à la taille prévue au chapitre 5.3. Dans ce cas la plaque-étiquette 7D n'est pas requise.

67. Si la représentante du Royaume-Uni souhaite modifier les textes pour clarifier cette interprétation, il conviendrait qu'elle soumette une proposition officielle.

## **VII. Propositions diverses d'amendements au RID/ADR/ADN (point 6 de l'ordre du jour)**

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

#### **1. Disposition spéciale 653**

*Document:* ECE/TRANS/WR.15/AC.1/2011/34 (EIGA)

68. Les propositions de l'EIGA visant à appliquer la disposition spéciale 653 également à l'argon et l'hélium comprimés et d'augmenter le produit de la pression d'épreuve par la capacité ont été adoptées (voir annexe 1). Il a été souhaité toutefois que l'EIGA envisage de traiter ce genre de questions de manière plus systématique et globale pour éviter d'avoir à traiter des cas particuliers en fonction des besoins commerciaux.

#### **2. Transport de piles au lithium endommagées**

*Document informel:* INF.9 (Allemagne)

69. La Réunion commune a estimé qu'il était prématuré d'introduire des dispositions sur le transport de piles au lithium endommagées, sachant que le Sous-Comité d'experts de l'ONU travaillait sur la question. Si le Sous-Comité trouvait rapidement une solution, il serait possible de conclure un accord multilatéral sur la base de cette solution.

#### **3. Période d'épreuve pour certains gaz de l'instruction d'emballage P200**

*Document informel:* INF.3 (EIGA)



70. La Réunion commune a noté l'information fournie par l'EIGA sur l'état d'avancement de ses travaux. Une proposition devrait être soumise pour la prochaine session.

#### 4. Transport d'huiles de chauffe lourdes

*Documents informels* : INF.25 et INF.25/Rev.1 (Belgique)

71. Plusieurs délégations étaient favorables au principe de classer systématiquement les huiles de chauffe lourdes sous le No ONU 1202. D'autres estimaient cependant que cela entraînerait une déviation par rapport aux Recommandations de l'ONU, ou que cela reviendrait à classer comme matières dangereuses des matières qui ne répondent pas toujours aux critères, notamment à ceux de la classe 3. Ce principe n'était pas non plus compatible avec les décisions prises pour le transport en bateaux-citernes par le Comité de sécurité de l'ADN.

72. Après de longues discussions, il a été décidé de ne pas modifier les textes actuels et de laisser donc à l'industrie le soin de classer ces matières suivant les critères, à savoir pour le RID et l'ADR et indépendamment du transport en bateaux-citernes selon l'ADN :

a) No ONU 1268, produits pétroliers, n.s.a, si les huiles de chauffe lourdes ont un point d'éclair inférieur ou égal à 60 °C ;

b) No ONU 3256, si elles ont un point d'éclair supérieur à 60 °C et égal ou inférieur à 100 °C et si elles sont transportées ou remises au transport à une température supérieure au point d'éclair ;

c) No ONU 3257, classe 9, si elles sont transportées ou remises au transport à une température supérieure à 100 °C et inférieure au point d'éclair ;

d) No ONU 3082 si elles ne répondent pas aux conditions a) à c) ci-dessus et qu'elles répondent aux critères de danger pour l'environnement aquatique ;

e) Non dangereuses si elles ne répondent à aucune des conditions a) à d) ci-dessus.

73. Si l'industrie pétrolière souhaite une approche plus pragmatique et une affectation systématique à un numéro ONU donné quelles que soient les propriétés de ces huiles, il lui revient de soumettre des propositions appropriées en tenant compte des trois modes de transports terrestres et des conséquences pour ces modes.

#### 5. Déchets d'emballages vides non nettoyés

*Document*: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/49 (France)

*Documents informels*: INF.34 (Suède)  
INF.39 (Danemark)  
INF.53 (Groupe de rédaction)

74. La Réunion commune a adopté les principes suivants :

a) Comme il est peu probable qu'une solution soit trouvée rapidement au niveau du Sous-Comité d'experts de l'ONU pour les transports de déchets d'emballage souillés par des marchandises dangereuses, et que la collecte de ces déchets pour élimination pose un problème de réglementation au niveau européen, ces déchets seront affectés à trois numéros d'identification spécifiques au RID/ADR/ADN, 7001, 7002 et 7003 correspondant à trois catégories :

i) Les déchets d'emballages souillés par des matières de la classe 5.1 uniquement, à classer en classe 5.1, qui ne doivent pas être mélangés avec d'autres déchets d'emballages ou d'autres matières susceptibles de réaction dangereuse ;

ii) Les déchets d'emballages souillés par des matières des classes 3, 4.1, 8 ou 9 à classer en classe 9;

iii) Les déchets d'emballages souillés par des matières de la classe 6.1, qui demandent des précautions particulières dues au risque de toxicité, mais qui peuvent être mélangés avec des déchets d'emballage souillés par des matières des classes 3, 4.1, 8 ou 9 à l'exclusion des matières les plus dangereuses comme prévu dans le document informel INF.53, à classer en classe 6.1.

b) Des dispositions spécifiques pour le transport en vrac et en emballages, y compris en GRV seront prévues.

75. La Réunion commune a estimé qu'un travail de rédaction supplémentaire était nécessaire pour les textes proposés dans le document informel INF.53. Le Gouvernement de la France préparera une nouvelle proposition officielle pour la prochaine session, basée sur le document informel INF.53, pour que les gouvernements puissent consulter les acteurs concernés par ces transports. Toute proposition de modification fondamentale par rapport à cette proposition devra être soumise par écrit.

## **6. Description des polluants dans le document de transport**

*Document informel:* INF.27 (CEPE)

76. La Réunion commune a accepté, en principe, de modifier la description des polluants dans le document de transport mais l'amendement dépendra de la décision prise par l'OMI sur la proposition DSC 16/3/12. Le secrétariat a été prié d'introduire, s'il y en a lieu, la modification dans les textes adoptés lorsque la décision de l'OMI sera connue.

## **B. Nouvelles propositions**

### **1. Modifications au 1.1.3.1 c)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/33 (Suède)

77. Les avis étaient partagés sur la proposition de modification du 1.1.3.1 c). Certaines délégations reconnaissaient des abus dans l'interprétation de cette disposition. D'autres n'avaient pas relevé de problèmes dans leur pays et demandaient des justifications appropriées pour un renforcement de la réglementation. D'autres estimaient que le problème pouvait être réglé en exigeant l'utilisation d'emballages agréés.

78. La représentante de la Suède a dit qu'elle reconsidérerait la question à la lumière des commentaires et soumettrait une nouvelle proposition.

### **2. Flèches d'orientation sur les emballages**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/29 (Allemagne)

79. La proposition d'amendement au 7.5.1.5 (RID/ADR) et 7.1.4.14.1.4 (ADN) a été adoptée (voir annexe 1).

### **3. Agrément de l'intervalle des contrôles périodiques (P200(9))**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/36 (Finlande)

80. La proposition de préciser à la fin du paragraphe (9) de l'instruction d'emballage P200 que l'autorité compétente qui doit déterminer les intervalles pour les contrôles périodiques est celle qui a agréé le type de récipient a été adoptée (voir annexe 1).

#### **4. Plaques-étiquettes sur les véhicules/wagons lorsque les étiquettes sur conteneurs ou conteneurs-citernes ne sont pas visibles**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/47 (Autriche)

81. La proposition d'amendement au 5.3.1.7.3 a été adoptée (voir annexe 1).

#### **5. Classement des matières radioactives comme dangereuses pour l'environnement aquatique**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/41 (Allemagne)

82. La Réunion commune a partagé l'avis de l'Allemagne qu'il n'existe pas pour l'instant de données disponibles pour appliquer les critères du 2.2.9.1.10 aux matières radioactives, et qu'il est par ailleurs difficile de différencier les effets sur l'environnement liés à un danger chimique de ceux liés à la radioactivité. Le règlement (CE) n°1272/2008 n'étant pas applicable aux matières radioactives qui relèvent du champ d'application de la Directive 96/29/EURATOM, le recours au 2.2.9.1.10.5 pour utiliser le Règlement 1272/2008 n'est pas non plus possible.

83. La proposition de l'Allemagne de modification du 2.1.3.8 pour exclure la classe 7 de son champ d'application a donc été adoptée (voir annexe 1).

84. Plusieurs délégations ont relevé qu'il serait souhaitable, pour les besoins du transport multimodal, que l'OMI prenne une décision similaire pour le Code IMDG, mais aucune proposition à cet effet n'a été soumise pour l'instant. Le représentant de l'Allemagne préparera une proposition pour la prochaine session du Sous-Comité DSC de l'OMI mais il est probable qu'une modification du Code IMDG ne puisse être effectuée à temps pour la prochaine version.

#### **6. Marquage des wagons, unités de transport et conteneurs transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/48 (Suède)

*Document informel* INF.50/Rev.1 (Secrétariat)

85. La proposition de la Suède faisait suite à la décision du Groupe de travail WP.15 de ne pas autoriser l'apposition de panneaux orange au lieu de la marque « Quantités limitées » sur les unités de transport ne transportant que des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées (ECE/TRANS/WP.15/208, paragraphe 32). Le texte du 3.4.13 a) de l'ADR laisse toutefois subsister des doutes sur la procédure lorsqu'au début du voyage l'unité de transport contient à la fois des marchandises dangereuses pleinement réglementées et des quantités limitées et que les marchandises dangereuses réglementées sont déchargées en cours de route. Certains gouvernements considéraient en effet que dans ce cas, les panneaux orange pouvaient rester apposer après déchargement partiel. Il n'était pas non plus clair si dans ce cas l'on pouvait apposer à la fois le panneau orange et la marque de quantités limitées, certaines délégations y étant opposées.

86. Après discussion, le secrétariat a préparé un texte reflétant les conclusions (document informel INF.50/Rev.1) qui, mis aux voix, a été adopté (voir annexe 1). Selon ce texte :

a) Seule la marque « quantités limitées », si elle est requise, doit être visible sur l'unité de transport lorsqu'elle ne contient que des quantités limitées ;

b) Le panneau orange doit être apposé, s'il est requis, lorsque l'unité de transport contient à la fois des marchandises dangereuses pleinement réglementées et des quantités limitées ; dans ce cas l'apposition de la marque « quantités limitées » n'est pas obligatoire ;

c) Si l'unité de transport contient à la fois des marchandises dangereuses pleinement réglementées en quantités qui requièrent un panneau orange, et des quantités limitées en quantités qui requièrent la marque « quantités limitées », il est permis d'apposer à la fois le panneau orange et la marque « quantités limitées » ;

d) Les mêmes principes régissent l'apposition des plaques-étiquettes/marques « quantités limitées » dans la mesure où elles sont requises pour les conteneurs ou les wagons.

## 7. Modification du 7.5.1

*Document informel* INF.13 (France)

87. Les propositions de modifications à la section 7.5.1 ont été adoptées (voir annexe 1)

# VIII. Rapports des groupes de travail informels

## A. Groupe de travail informel sur la télématique

### 1. Rapports du groupe

*Documents informels* : INF.7 (OTIF) (Rapport sur la huitième session)  
INF.40 (CEN) (Rapport sur la neuvième session)  
INF.28, INF.29, INF.30 (CEN) et INF.36 (France)  
(Documents soumis au groupe informel à sa neuvième session)

88. La Réunion commune a pris note de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel et notamment de la coopération avec le CEN dans le cadre du développement du projet « e-call ». Les travaux vont se poursuivre et une nouvelle session est prévue dans les locaux de l'UIC à Paris dans la troisième semaine de janvier 2012. La Réunion commune a également encouragé la France à poursuivre ses travaux de modélisation dans le sens du document informel INF.36.

### 2. Identification des marchandises dangereuses dans les applications télématiques

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/35 (Union européenne) (Proposition de la Commission européenne)

*Documents informels* : INF.8 (Allemagne)  
INF.19 (UIC/CIT)  
INF.23 (Pays-Bas)  
INF.37 (France)

89. Les avis étaient partagés sur la proposition de la Commission européenne. Plusieurs délégations considéraient que les paramètres d'identification proposés ne correspondaient pas aux paramètres d'identification requis dans le document de transport. Il a été expliqué que le but de la proposition était de définir une clé primaire d'identification d'éléments d'information qui donne accès de façon univoque à chacune des lignes du tableau A du chapitre 3.2. Cette identification était nécessaire dans le cadre de l'élaboration des documents techniques de l'Agence ferroviaire européenne relatifs à la spécification technique d'interopérabilité « Applications télématiques au service du fret ferroviaire »,

notamment dans le cadre d'échange d'informations entre opérateurs et gestionnaires d'infrastructures. Ceci n'empêchait pas la prévision d'autres éléments d'identification supplémentaires « à la carte » reflétant par exemple les données requises dans le document de transport dans le cadre d'échange d'informations entre expéditeurs et opérateurs de transport.

90. Plusieurs délégations ont souligné que de nombreuses sociétés développent différents systèmes d'application télématiques et qu'il serait préférable d'envisager le développement de cette clé d'identification dans un contexte multimodal, en tenant compte notamment du Code IMDG et des Instructions techniques de l'OACI, et en évitant si possible les spécificités du transport intérieur européen.

91. Il a été suggéré qu'une solution possible serait l'affectation d'un code numérique unique à chacune des lignes du tableau, ce qui pourrait être discuté au niveau du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

92. Il a été convenu :

a) De demander à l'Agence européenne ferroviaire de ne pas introduire dans cette clé d'identification des éléments qui ne sont pas requis dans le document de transport, et donc de s'inspirer du 5.4.1.1.1 pour définir cette clé ;

b) De porter la question à l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU, ce qui sera fait conjointement par les représentants de la France et du Royaume-Uni.

## **B. Groupe de travail informel sur les définitions**

*Documents informels* : INF.10 et Add.1 (Roumanie)

93. La Réunion commune s'est félicitée des résultats des travaux du groupe de travail informel qui s'est réuni du 12 au 14 avril 2011 à Bucarest à l'invitation du Gouvernement de la Roumanie, qui mettent en évidence un certain nombre d'incohérences dans la terminologie de diverses versions linguistiques du RID et de l'ADR. Elle a noté que ces travaux n'étaient pas terminés et qu'une nouvelle session serait nécessaire.

94. Plusieurs délégations ont souligné les principes détaillés au point 36 du rapport, et fait remarquer que certaines différences étaient liées soit à des raisons historiques, soit à des particularités spécifiques à chaque langue. Il conviendrait donc de concentrer les travaux sur les différences qui peuvent entraîner des interprétations divergentes et laisser de côté celles qui n'ont aucune influence sur l'interprétation des textes sachant que des modifications éditoriales non essentielles peuvent impliquer des demandes d'amendements non essentiels dans de nombreux autres textes de règlements nationaux ou internationaux tels le Règlement type de l'ONU, le Code IMDG, les Instructions techniques de l'OACI, le SGH, et toutes législations nationales ou normes dérivées. Par ailleurs certains problèmes identifiés devraient être soumis au préalable au Sous-Comité d'experts de l'ONU. La représentante de la Roumanie a donc demandé de ne se prononcer que sur certaines des propositions.

### **1. Définition No 3 « Matériel animal »**

95. Il conviendrait de demander au Sous-Comité d'experts de l'ONU de préciser la signification du terme « animal foodstuffs », à savoir si ce terme vise :

a) Des aliments destinés à l'alimentation des animaux ;

b) Des aliments d'origine animale ; ou

c) Des aliments d'origine animale destinés à l'alimentation des animaux (comme dans le texte français),

et de modifier ce terme en conséquence.

**2. Définition No 4 « Demandeur »**

96. La Réunion commune est convenu que le terme « opérateur » dans le NOTA de cette définition devrait être remplacé par « exploitant de conteneur-citerne » (« tank-container operator ») (voir annexe 1). La référence à « Pour des cas exceptionnels » n'est pas non plus claire, et a priori il n'est pas recommandé d'introduire des prescriptions dans une définition. Il conviendrait de revenir sur cette définition à la lumière de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la directive européenne dite « TPED » révisée.

**3. Définition No 7 « Sac »**

97. La modification proposée au texte français a été adoptée (voir annexe 1).

**4. Définition No 8 « Véhicule batterie »**

98. La question de savoir si la définition de véhicule-batterie devrait faire référence aux véhicules plutôt qu'aux unités de transport devrait être soumise au Groupe WP.15.

**5. Définition No 10 « Caisse »**

99. La modification au texte français (paragraphe 94 du rapport) a été adoptée (voir annexe 1).

100. La modification au texte français du Règlement type de l'ONU (paragraphe 95 du rapport) sera effectuée par le secrétariat sous forme de corrigendum.

**6. Définition No 11 « Conteneur pour vrac »**

101. Le texte anglais de la définition sera aligné sur celui du Règlement type de l'ONU (voir annexe 1).

**7. Définition No 12 « Cadre bouteilles »**

102. En français, le terme « capacité » est synonyme de « contenance », mais la désignation de la grandeur selon les normes ISO est « contenance ». Il a été décidé de ne pas modifier les textes même s'ils utilisent les deux termes (capacité pour les citernes, contenance pour les emballages).

103. La représentante de la Roumanie portera les autres questions à l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

**8. Définition No 20 « Fermeture »**

104. La question devrait être portée à l'attention du Groupe de travail sur les citernes.

**9. Définition No 21 « Rubrique collective »**

105. La modification de la définition a été adoptée, mais pas celle relative au 2.1.1.2 (voir annexe 1).

**10. Définition No 22 « Emballage combiné »**

106. Les modifications proposées aux paragraphes 135 et 136 ont été adoptées (voir annexe 1).

### C. Groupe de travail sur la réduction du risque de « BLEVE »

*Document informel* : INF.14 (Pays-Bas)

107. La Réunion commune a pris note des résultats des travaux du groupe de travail informel sur sa neuvième session à Oslo du 8 au 10 juin 2011.

108. Elle a noté en particulier que la poursuite des travaux reposerait sur l'élaboration, par l'Allemagne, d'un programme d'épreuve comprenant :

- a) La définition des conditions d'épreuve représentative d'immersion dans le feu ;
- b) La description des critères pour la sélection des revêtements à éprouver ;
- c) La description des critères pour la sélection des soupapes de sécurité, y compris l'évaluation des effets négatifs sur ces soupapes (par exemple chaleur radiante) ;
- d) L'évaluation des épreuves déjà réalisées par les laboratoires d'épreuve BAM et TNO, et ceux décrits dans la littérature, qui mènent à une liste de questions auxquelles il n'a pas été répondu ;
- e) Une liste d'épreuves à effectuer pour répondre à ces questions.

109. Malgré le commentaire du représentant de l'Autriche qu'une base de données ne répertoriant qu'un nombre restreint d'évènements ne serait pas utile, la Réunion commune a également approuvé la recommandation du groupe d'améliorer la collecte de rapports sur les accidents, et pas seulement dans le contexte des accidents « BLEVE », et de développer une base de données internationale de statistiques d'accidents sur la base des propositions de la France. L'analyse des accidents survenus sur la base de statistiques internationales est en effet considérée comme essentielle pour la poursuite des travaux.

110. Une nouvelle session du groupe pourra être prévue lorsque le programme d'épreuves aura été déterminé de manière plus avancée.

### D. Groupe de travail informel sur les réservoirs à gaz des véhicules automobiles

*Document*: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/40 (Allemagne)

*Document informel* : INF.52 (Allemagne)

111. La Réunion commune a adopté les amendements proposés au chapitre 3.2 et une nouvelle disposition spéciale au chapitre 3.3 sur la base des conclusions du groupe informel qui s'était réuni à Munich le 10 mai 2011, et du document informel INF.52 avec quelques corrections (voir annexe 1).

## IX. Election du bureau pour 2012 (point 8 de l'ordre du jour)

112. M. C. Pfauvadel (France) et M. H. Rein (Allemagne) ont été réélus, sur proposition de la représentante de la Belgique, respectivement Président et Vice-Président de la Réunion commune pour 2012.

## **X. Travaux futurs (point 9 de l'ordre du jour)**

### **A. Résultats de la soixante-treizième session du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU**

*Documents informels:* INF.18 (Secrétariat)  
INF. 24 (OTIF)

113. Un membre du secrétariat a présenté les conclusions du Président du Comité des transports intérieurs relatives à la Table Ronde sur les « Transports des marchandises dangereuses : dimensions globale et régionale » organisée le 1<sup>er</sup> mars 2011 à l'occasion de la soixante-treizième session du Comité (ECE/TRANS/221, annexe) ainsi qu'un résumé des délibérations du Groupe de travail WP.15 à ce sujet (ECE/TRANS/WP.15/210, para. 64-73).

#### **1. Harmonisation multimodale**

114. Un membre du secrétariat de l'OTIF a résumé l'état d'avancement des travaux sur l'harmonisation de l'annexe 2 du SMGS avec le RID (INF.24). Il a souligné que la structure de cette annexe 2 et la plupart des dispositions sont désormais compatibles avec le RID et sont mises à jour régulièrement. Toutefois il reste des différences majeures pour le transport en wagons-citernes et conteneurs-citernes qui restent des obstacles au transport euro-asiatique par chemins de fer, du moins pour les transports selon les chapitres 4.3 et 6.8 dans la mesure où les températures de référence de calcul dans le SMGS sont dans la gamme de -40 °C à +50 °C (comme pour les citernes mobiles de l'ONU) au lieu de -20 °C à +50 °C selon le RID/ADR. Il existe également des différences importantes dans le domaine de l'étiquetage et du placardage, où le SMGS prescrit l'indication des numéros des cartes de réponse en cas d'urgence sur les plaques-étiquettes.

115. Un membre du secrétariat de la CEE-ONU a souligné que de nombreux Etats parties contractantes au SMGS le sont aussi à l'ADR et l'ADN. Par conséquent, à côté des problèmes d'harmonisation RID/SMGS, se pose le problème d'harmonisation SMGS/ADR/ADN. L'harmonisation RID/ADR/ADN étant jugée essentielle pour le développement économique dans les pays parties contractantes à ces instruments juridiques, il devrait en être de même pour l'harmonisation SMGS/ADR/ADN. Dans quelle mesure un conteneur ou conteneur-citerne conforme au SMGS peut-il être transporté selon l'ADR ou l'ADN en transport multimodal ou intermodal ?

116. La Réunion commune s'est félicitée des efforts fournis par le Gouvernement de la Pologne, et notamment celui de la Lettonie pour faire avancer les travaux d'harmonisation SMGS/RID. Il a été souligné qu'il serait utile qu'elle dispose d'un document établissant la liste des différences entre SMGS d'une part et RID/ADR d'autre part et que le fait que ses langues de travail de la Réunion commune comprennent le russe, l'allemand, l'anglais et le français était un atout majeur pour faciliter les travaux d'harmonisation.

117. Le représentant de la Lettonie a indiqué qu'il pourrait soumettre un tel document dès que possible, mais qu'il fallait tenir compte du fait que les décisions au sein de l'OSJD étaient prises par consensus.

118. La Réunion commune a noté que, si les pays « SMGS » de l'Union européenne étaient bien représentés à ses sessions, peu de pays « SMGS » hors Union européenne participaient, et il serait utile que ces pays soient mieux représentés pour la discussion de ces questions. L'expertise disponible au sein du Groupe de travail des citernes permettrait en outre de discuter les questions relatives aux différences relatives aux citernes.



119. La Réunion commune a également noté avec intérêt la suggestion de l'IRU, dans une perspective de vision à long terme, de considérer s'il n'y aurait pas lieu d'envisager un régime unique pour le transport en conteneurs-citernes sur la base des prescriptions relatives aux citernes-mobiles de l'ONU éventuellement modifié. Il conviendrait pour cela de consulter à la fois les exploitants de conteneurs-citernes et les constructeurs de ces conteneurs-citernes pour déterminer les avantages – ou inconvénients – du point de vue économique dans le contexte de globalisation du commerce.

## 2. Adhésion aux instruments juridiques/mise en œuvre/assistance technique

120. La Réunion commune a pris note des mesures envisagées par le Groupe WP.15 pour faciliter d'adhésion à l'ADR.

121. Le représentant de l'Allemagne a souligné qu'en général le processus d'assistance technique pour un pays désireux de devenir partie contractante commençait par une évaluation des structures administratives en place dans ce pays ce qui nécessitait des fonds de la part de pays ou organisations donateurs.

122. Plusieurs délégations ont souligné qu'il n'y a pas actuellement de mécanisme en place pour mesurer le degré de mise en œuvre effectif des dispositifs du RID/ADR/ADN par les Parties contractantes, contrairement par exemple à l'OMI, l'OACI ou l'AIEA qui ont mis en place des systèmes d'audit pour les instruments dont ces organisations sont responsables. Il a été souligné que la mise en place de tels systèmes d'audit nécessiteraient a) l'expression d'une volonté politique de la part des parties contractantes ou organes législatifs (CEE-ONU, OTIF), assortie d'un mandat ; b) la demande expresse d'un pays Partie contractante à l'ADR/RID/ADN d'être soumis à un audit conformément à ce mandat ; c) la disponibilité de fonds pour financer de tels audits.

## 3. Formation

123. La Réunion commune a estimé qu'il y aurait des avantages à porter la notion de conseiller à la sécurité à l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU mais qu'il existait déjà des systèmes alternatifs efficaces au niveau du transport aérien. Elle a noté qu'il existait actuellement des problèmes signalés par l'IRU dans les zones portuaires liés à l'interprétation des dispositions du Code IMDG sur la formation du personnel à terre notamment en ce qui concerne la reconnaissance du certificat ADR pour circuler dans les zones portuaires en Europe. Il a été suggéré que les autorités compétentes du transport terrestre discutent de ces problèmes avec les autorités maritimes ou portuaires pour éviter des accumulations d'exigences de formation inappropriées pour les conducteurs de véhicules routiers titulaires d'un certificat ADR et devant opérer dans les zones portuaires. Le secrétariat pourrait consulter l'OMI pour clarifier la signification des exigences du Code IMDG en la matière.

## 4. Clarification du terme « autorité compétente »

*Document informel:* INF.48 (Secrétariat)

124. Ce document avait été préparé par le secrétariat, pour les parties 1 à 3 de l'ADR, à la demande de la Réunion commune, et il visait à préciser à chaque fois que le terme « autorité compétente » est utilisé, le ou les pays concernés dans le cadre d'un transport international, y compris lorsque le transport concerne des pays qui ne sont pas parties contractantes au RID ou à l'ADR.

125. La Réunion commune s'est félicitée du travail entrepris par le secrétariat et a confirmé que la présentation était appropriée. Le secrétariat a été prié de compléter ce travail pour les autres parties du RID/ADR et de soumettre des documents officiels qui pourront, si besoin est, être également étudiés au préalable par un groupe de travail

informel. Les documents devraient également contenir des explications sur le sens des termes « pays d'origine », « pays de transport » etc.

## **B. Prochaine session**

126. La prochaine session aura lieu à Berne du 19 au 23 mars 2012. La date limite de soumission des documents est le 19 décembre 2011.

127. Entre-temps, des groupes de travail informels se réuniront comme indiqué dans le présent rapport. En outre le Gouvernement de la France organisera à Paris une session du Groupe de travail informel sur la télématique du 16 au 18 janvier 2012 et une session du Groupe de travail informel sur les définitions les 19 et 20 janvier 2012.

## **XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)**

### **Mesures de sécurité pour le transport en citernes par chemin de fer : enregistrement des contrôles de sécurité**

*Document informel* : INF.41 (Italie)

128. La Réunion commune a pris note des informations fournies par l'Italie en ce qui concerne les mesures mises en place suite à la catastrophe de Viareggio. Suite aux rapports annuels de sécurité établis en Italie en 2007 et 2009, qui mettaient en évidence une augmentation des incidents liés aux transports des marchandises dangereuses en Italie, notamment des fuites sur les citernes, les autorités italiennes exigent que les remplisseurs de wagons-citernes, conteneurs-citernes et véhicules-citernes chargés sur des wagons, fournissent une liste de contrôle qui doit être jointe au document de transport. Pour les importations, le contrôle doit être fait par l'opérateur italien à la frontière et la fiche de contrôle remplie en conséquence pour chaque citerne.

129. Plusieurs délégations ont fait remarquer que ces mesures visaient le problème dit de « goutte-à-goutte » sur lequel le Comité d'experts du RID travaille depuis plusieurs années, mais qui n'a pas de rapport avec l'accident de Viareggio et qui n'entraîne pas de conséquences graves du point de vue de la sécurité. Les mesures imposées par les autorités italiennes induisent des perturbations et retards considérables pour les trains de fret aux frontières. Il a donc été souhaité que le Comité d'experts du RID discute de mesures harmonisées pour les contrôles qui soient applicables de manière uniforme dans tous les Etats contractants au RID et qui n'entraîne pas d'entraves au trafic international.

130. La Réunion commune a noté que le CEFIC avait préparé quatre modèles de liste de contrôles, qui seraient discutés par le Comité d'experts du RID à sa session du 5 au 6 octobre 2011 à Hambourg. Il serait utile que l'Italie participe aux travaux du Comité d'experts du RID dans ce domaine et présente des informations détaillées sur le sujet, y compris sur les irrégularités mises en évidence.

131. Il a été noté que les procédures de contrôle sur la route étaient harmonisées dans l'Union européenne. L'expérience montre que cette harmonisation est utile et que de telles procédures pourraient intéresser d'autres modes de transport dans un contexte multimodal plus large.

132. Le Comité d'experts du RID a été invité à communiquer le résultat de ses travaux à la Réunion commune si elle estime qu'ils peuvent également intéresser le transport routier.

## **XII. Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour)**

133. La Réunion commune a adopté le rapport sur sa session d'automne 2011 et ses annexes sur la base d'un projet préparé par le secrétariat.

## **Annexe I**

### **Projet d'amendements au RID, ADR et ADN pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013**

(voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.1)

## **Annexe II**

### **Rapport du Groupe de travail sur les citernes**

(voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.2)

---