

**Conseil économique et social**

Distr. générale
31 octobre 2011
Français
Original: anglais

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 l'automne 2011¹**

tenue à Genève du 13 au 23 septembre 2011

Additif²**Annexe II****Rapport du Groupe de travail sur les citernes**

Le secrétariat a reçu de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) la version anglaise finale du rapport du Groupe de travail sur les citernes, diffusé initialement en tant que document informel (INF.54). Le texte de ce rapport est reproduit ci-après.

¹ 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.

² Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2011-B/Add.2.

Rapport du Groupe de travail sur les citernes

1. Le Groupe de travail sur les citernes s'est réuni à Genève du 19 au 21 septembre 2011, conformément au mandat que lui avait confié la Réunion commune RID/ADR/ADN. Les documents de travail ont été soumis en séance plénière et renvoyés au Groupe de travail pour analyse.

2. Le Groupe de travail sur les citernes a examiné les documents officiels et informels suivants:

- 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) + INF.42 (Allemagne)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/39 (Allemagne) + INF.6 (Suisse)
- 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) + INF.21 (Suède)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/45 (CEFIC)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/50 (France) + INF.35 (France)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/51 (France) + INF.49 (Suisse)
- Document informel INF.4 (Belgique)
- Document informel INF.47 (France)

3. Le Groupe de travail sur les citernes était composé de 26 experts représentant 10 États membres et 2 organisations non gouvernementales (ONG).

4. Les documents ont été examinés dans un ordre dicté par les exigences, les contraintes de temps et la présence des experts.

Point 1: Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30 Add.1 (secrétariat) – Rapport du groupe de travail ad hoc sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'Organisation des Nations Unies

5. Le Groupe de travail a confirmé l'ajout du nouveau code-citerne «SGAN» proposé dans la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 pour le numéro ONU 1792, MONOCHLORURE D'IODE SOLIDE, et la conservation du code-citerne initial L4BN pour le numéro ONU 3498, MONOCHLORURE D'IODE LIQUIDE.

6. Pour le numéro ONU 2381, DISULFURE DE DIMÉTHYLE, le Groupe de travail a confirmé le remplacement du code-citerne LGBF actuel par le nouveau code proposé L4BH, suite à l'affectation de la classe de risques subsidiaires 6.1. L'ajout de la mention «TU15» dans la colonne (13) du tableau A a également été confirmé pour cette entrée. Pour permettre aux industriels de s'adapter à ce changement de code-citerne, les mesures transitoires ci-après ont été proposées:

7. RID/ADR: Ajouter un nouveau paragraphe, 1.6.3.x:

«Pour le numéro ONU 2381, le code-citerne indiqué dans la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 applicable jusqu'au 31 décembre 2012 peut continuer à être appliqué jusqu'au 31 décembre 2018 pour les wagons-citernes/citernes fixes (véhicules-citernes) et les citernes démontables construits avant le 1^{er} juillet 2013».

- RID/ADR: Ajouter un nouveau paragraphe, 1.6.4.y:

«Pour le numéro ONU 2381, le code-citerne indiqué dans la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2 applicable jusqu'au 31 décembre 2012 peut continuer à être appliqué jusqu'au 31 décembre 2018 pour les conteneurs-citernes construits avant le 1^{er} juillet 2013.».

8. Pour les numéros ONU 3500 à 3505 (produits chimiques sous pression), le Groupe de travail a noté que l'industrie européenne ne prévoyait pas la nécessité de transporter les produits chimiques sous pression dans des citernes RID/ADR, mais jugeait néanmoins souhaitable qu'au cours de la prochaine période biennale, une proposition concernant des codes-citernes appropriés soit faite pour répondre à d'éventuels besoins futurs.

Point 2: Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/31 (CENCC) – Rapport du groupe de travail informel sur les dispositifs pour additifs sur les citernes

9. Le Groupe de travail a examiné en détail le rapport de la réunion du groupe de travail informel, tenue à Berlin le 18 mai 2011, et le texte proposé. Un accord de principe a été conclu concernant l'ajout d'une disposition spéciale dans le chapitre 3.3. Les participants se sont également entendus sur des propositions concernant les additifs et les combustibles liquides avec lesquels ces additifs pouvaient être utilisés, et sur une mesure transitoire autorisant le transport des dispositifs pour additifs existants durant une période de six ans à compter de la date d'entrée en vigueur des nouvelles prescriptions.

10. Le Groupe de travail a estimé que le texte proposé n'était pas suffisamment avancé pour pouvoir être adopté et qu'il fallait encore l'améliorer.

Un groupe de rédaction s'est efforcé d'améliorer le texte pour le rendre acceptable. Il a approuvé le principe de l'ajout de la disposition spéciale relative aux additifs, ainsi que les prescriptions techniques suivantes:

- Seuls des récipients métalliques sont autorisés pour les dispositifs pour additifs;
- Il n'est pas nécessaire de mentionner dans la disposition spéciale les compartiments des citernes;
- Sont autorisés au maximum quatre récipients d'une contenance de 120 litres chacun;
- Les récipients doivent être marqués;
- Une indication doit figurer dans le document de transport.

11. En raison de la complexité de la question, le Groupe de travail n'a pas réussi à finaliser un texte acceptable, tenant compte de tous les aspects pertinents. Il a néanmoins pu donner au CENCC des indications détaillées sur la façon d'améliorer sa proposition, dont la possibilité de recourir à une dérogation pour les dispositifs pour additifs.

Point 3: Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/32 (France) – Fréquence des contrôles périodiques de citernes destinées au transport de certains gaz

12. À l'issue d'une brève discussion, le Groupe de travail a décidé d'adopter la nouvelle disposition spéciale TT10, telle que proposée dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/32, et de l'ajouter dans la colonne (13) du tableau A du

chapitre 3.2 pour les numéros ONU 1008, 1017, 1048, 1050, 1053 et 1079. Par conséquent, au 6.8.3.4.6, il convient de supprimer la lettre a) et le texte correspondant ainsi que la lettre b).

13. Il a en outre été décidé de ne pas apporter de modification semblable à l'alinéa b) du 6.8.3.4.6, ayant trait aux gaz liquéfiés réfrigérés, car celui-ci ne s'applique pas à des numéros ONU spécifiques.

14. Enfin, il a été décidé de supprimer la dernière phrase du 6.8.3.4.6, se rapportant à l'épreuve d'étanchéité après assemblage, puisque cette question est déjà traitée au 6.8.2.4.1:

~~«Lorsque le réservoir, ses accessoires, ses tubulures et ses équipements ont été soumis à l'épreuve séparément, la citerne doit être soumise à une épreuve d'étanchéité après assemblage.»~~

Point 4: Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/38 (UIP) – Règles relatives à la modification et à la reconstruction des citernes dont l'agrément du modèle type a expiré ou a été retiré + document informel INF.42 (Allemagne) – Alternative wording for document 2011/38

15. Le Groupe de travail a eu un large débat sur les principes et les conséquences du texte proposé par l'Allemagne dans le document INF.42. Il a finalement été décidé par la grande majorité des membres du Groupe d'adopter sans réserve le principe selon lequel toute autorité compétente ou tout organisme désigné pouvait délivrer un certificat d'agrément en cas de modification d'une citerne existante, indépendamment de l'autorité compétente qui avait délivré l'agrément de type initial.

16. Le Groupe de travail a revu la formulation de deux nouveaux paragraphes – 6.8.2.3.4 et 1.8.7.2.5 – comme suit:

«6.8.2.3.4 En cas de modification d'une citerne pour laquelle l'agrément de type est valable, a expiré ou a été retiré, les opérations d'essai, de contrôle et de certification sont limitées aux parties de la citerne qui ont été modifiées. La modification doit être conforme aux dispositions du RID/ADR qui étaient applicables au moment où elle a eu lieu. Pour toutes les parties de la citerne qui n'ont pas été modifiées, la documentation de l'agrément de type initial reste entièrement valable.

Une modification peut s'appliquer à une ou plusieurs citernes faisant l'objet d'un agrément de type.

Un certificat d'agrément de la modification doit être délivré par une autorité compétente, ou par un organisme désigné par cette autorité, et doit être conservé dans le dossier de la citerne.»

17. Il a été proposé d'ajouter dans la section 1.8.7 un nouveau paragraphe, comme suit:

«1.8.7.2.5 En cas de modification d'un récipient sous pression, d'une citerne, d'un wagon-batterie/véhicule-batterie ou d'un CGEM pour lequel l'agrément de type est valable, a expiré ou a été retiré, les opérations d'essai, de contrôle et de certification sont limitées aux parties du récipient sous pression, de la citerne, du wagon-batterie/véhicule-batterie ou du CGEM qui ont été modifiées. La modification doit être conforme aux dispositions du RID/ADR qui étaient applicables au moment où elle a eu lieu. Pour toutes les parties du récipient sous pression, de la citerne, du wagon-batterie/véhicule-batterie ou du CGEM qui n'ont pas été modifiées, la documentation de l'agrément de type initial reste entièrement valable.

Une modification peut s'appliquer à un ou plusieurs des éléments suivants, faisant l'objet d'un agrément de type: récipients sous pression, citernes, wagons-batteries/véhicules-batteries ou CGEM.

Un certificat d'agrément de la modification doit être délivré au demandeur par une autorité compétente ou par un organisme désigné par cette autorité. Dans le cas des citernes, des wagons-batteries/véhicules-batteries ou des CGEM, un exemplaire du certificat doit être conservé dans le dossier correspondant.»

Point 5: Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/39 (Allemagne) + document informel INF.6 (Suisse) – Application des normes EN 14432 et EN 14433 indiquées au 6.8.2.6

18. L'Allemagne a présenté la question en faisant référence aux accords multilatéraux M242 et RID 7/2011, qui permettent d'équiper les nouvelles citernes de clapets de fond et de vannes de mise en pression de la citerne et de déchargement du produit non conformes aux normes EN 14432 et EN 14433 jusqu'au 31 décembre 2011.

19. Un grand nombre de membres du Groupe de travail ont fait part d'objections de principe et d'objections juridiques à la légalisation rétroactive de citernes non conformes à des normes qui étaient obligatoires en 2011 et auxquelles il était fait référence dans la réglementation depuis 2009.

20. Aucune objection technique n'a été faite concernant l'utilisation de vannes existantes non conformes aux normes citées.

21. Le Groupe de travail a réaffirmé son souhait que le Comité européen de normalisation (CEN) révise les normes en question, comme indiqué dans le rapport sur sa session de mars 2011.

22. La décision définitive concernant la mesure transitoire proposée ci-après pour l'édition 2013 du RID/ADR est laissée à la discrétion de la Réunion commune.

1.6.3.x/1.6.4.x:

«Les citernes construites avant le 1^{er} janvier 2012 conformément aux prescriptions en vigueur jusqu'au 31 décembre 2010, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.6 concernant les normes EN 14432:2006 et EN 14433:2006 applicables à compter du 1^{er} janvier 2011, peuvent encore être utilisées.»

Point 6: Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/42 (Pays-Bas) – Marquage des citernes démontables

23. Comme le Groupe de travail les y avait invités à sa session de mars 2011, les Pays-Bas ont présenté un texte visant à aligner davantage les prescriptions concernant le marquage des citernes démontables sur les prescriptions relatives au marquage des conteneurs-citernes.

24. À l'issue d'une courte discussion sur une formulation appropriée, le Groupe de travail a adopté la proposition des Pays-Bas moyennant de légères modifications. Le texte définitivement retenu est le suivant:

«Les parties de texte nouvelles indiquées en italique concernent uniquement l'ADR (les modifications présentées en caractères gras italiques sont également applicables au RID).»

<p>6.8.2.5.2 Les indications suivantes doivent être inscrites sur le véhicule-citerne lui-même ou sur un panneau¹²:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nom du propriétaire ou de l'exploitant; - masse à vide <i>du véhicule-citerne</i>; et - masse maximale autorisée <i>du véhicule-citerne</i>. <p><i>Les indications suivantes doivent être inscrites sur la citerne démontable elle-même ou sur un panneau¹²:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>nom du propriétaire ou de l'exploitant;</i> - <i>«citerne démontable»;</i> - <i>tare de la citerne;</i> - <i>masse brute maximale autorisée de la citerne;</i> - <i>pour les matières visées au 4.3.4.1.3, la désignation officielle de transport de la matière ou des matières admises au transport;</i> - <i>code-citerne selon le 4.3.4.1.1;</i> - <i>pour les matières autres que celles visées au 4.3.4.1.3, les codes alphanumériques de toutes les dispositions spéciales TC et TE qui figurent dans la colonne (13) du tableau A du chapitre 3.2 pour les matières à transporter dans la citerne.</i> 	<p>Les indications suivantes doivent être inscrites sur le conteneur-citerne lui-même ou sur un panneau¹²:</p> <ul style="list-style-type: none"> - noms <i>du</i> propriétaire et de l'exploitant; - capacité du réservoir; - tare du conteneur-citerne; - masse maximale brute en charge autorisée du conteneur-citerne; - pour les matières visées au 4.3.4.1.3, la désignation officielle de transport de la matière ou des matières admises au transport; - code-citerne selon le 4.3.4.1.1; - pour les matières autres que celles visées au 4.3.4.1.3, les codes alphanumériques de toutes les dispositions spéciales TC et TE qui figurent dans la colonne (13) du tableau A du chapitre 3.2 pour les matières à transporter dans la citerne.
---	---

25. La modification du marquage des citernes démontables nécessitant des mesures transitoires pour les citernes existantes, le Groupe de travail a également appuyé la deuxième proposition des Pays-Bas, à savoir:

Pour l'ADR uniquement, insérer «et les citernes démontables» dans le texte adopté à la session précédente de la Réunion commune, comme suit:

«1.6.3.41 Les véhicules-citernes et les citernes démontables qui ont été construits avant le 1^{er} juillet 2013 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2012, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions de marquage des 6.8.2.5.2 ou 6.8.3.5.6 applicables à partir du 1^{er} janvier 2013, pourront continuer à être marqués conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2012 jusqu'au prochain contrôle périodique devant avoir lieu après le 1^{er} juillet 2013.»

26. Il conviendrait d'étudier ultérieurement des dispositions concernant le marquage des deux côtés des conteneurs-citernes, comme cela est le cas pour les wagons-citernes.

Point 7: Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/43 (Pays-Bas) – Dispositifs de remplissage pour les citernes à déchets opérant sous vide

27. Le Groupe de travail a appuyé la proposition des Pays-Bas d'harmoniser les versions française et anglaise de l'ADR et du RID en ce qui concerne les orifices et conduits de

¹² Préciser les unités de mesure après les valeurs numériques.

remplissage. La terminologie retenue pour le 4.5.2.2 est la suivante: «filling devices» – «dispositifs de remplissage» – «Fülleinrichtungen». D'autres modifications ont été apportées au 4.5.2.2 afin de l'aligner davantage sur le texte actuel d'autres parties des règlements:

«4.5.2.2.1 Pour le transport des liquides qui, *par leur point d'éclair, répondent aux critères de la classe 3*, les citernes à déchets opérant sous vide doivent être remplies au moyen de *dispositifs de remplissage* permettant de déverser le liquide au niveau inférieur de la citerne. *Des mesures doivent être prises* pour réduire la vaporisation au maximum.»

28. Le Groupe de travail a décidé de ne pas adopter le nouveau paragraphe 6.10.3.10 proposé et de laisser le choix quant à la façon de satisfaire aux prescriptions du 4.5.2.2 (conception de la citerne ou autres moyens, par exemple en chargeant par le haut à l'aide d'un long conduit de remplissage).

Point 8: Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/44 (Suède) + document informel INF.21 (Suède) – Chapitre 6.8 – Différenciation des aciers austéno-ferritiques

29. Le représentant de la Suède a présenté ses documents, l'objectif étant de fixer pour les aciers austénitiques-ferritiques inoxydables la même épaisseur de paroi que pour les aciers austénitiques inoxydables, dans certaines conditions. Au cours du débat, des questions ont été soulevées au sujet de la faible résilience proposée, à savoir 40 J, de l'absorption d'énergie, du comportement et de la teneur en ferrite des soudures, et de la température limite fixée à -40 °C.

30. Ont également été abordées les questions de l'absence d'un allongement de 30 % au point de rupture dans la norme EN 10028-7 et le fait que les aciers austénitiques-ferritiques inoxydables ne sont actuellement pas visés dans la partie de la norme EN 14025 autorisant une réduction de l'épaisseur de la paroi.

31. Le Groupe de travail a en définitive confirmé que le compromis adopté à sa session de mars 2011, à savoir une épaisseur de paroi supérieure, était préférable pour l'heure, surtout en raison de l'absence de normes adaptées.

32. La Suède a retiré sa proposition dans l'attente d'une évolution future des normes EN 10028 et EN 14025.

Point 9: Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/45 (CEFIC) – Transport en citerne du numéro ONU 0331 (Explosif de mine (de sautage) du type B) (retiré par le CEFIC; proposé par l'Allemagne et la Suisse)

33. L'Allemagne a présenté le document et a indiqué qu'elle souhaitait pouvoir transporter le numéro ONU 0331 dans les citernes visées au chapitre 6.8, alors qu'actuellement on ne pouvait le transporter que dans des citernes mobiles T1, conformément aux dispositions du chapitre 6.7. Le Groupe de travail n'a exprimé aucune objection de principe, mais a limité le champ d'application du document aux véhicules-citernes visés dans l'ADR.

34. Il a également été informé que les transports routiers étaient déjà autorisés en Allemagne depuis plus de cinq ans, en vertu d'une dérogation nationale reprenant les dispositions proposées.

35. Le Groupe de travail a ensuite examiné dans le détail les dispositions proposées:

[Pour le numéro ONU 0331 dans le tableau A du chapitre 3.2:

Insérer ce qui suit dans la colonne 12: S2.65AN(+);

Insérer ce qui suit dans la colonne 13: TU 3, TU 12, TU 39, TU XX, TC YY, TA1.]

Observations du Groupe de travail: Quelques membres du Groupe de travail ont proposé d'adopter les dispositions TE 10 et TU19, et en particulier une disposition équivalant à la TA3, interdisant l'utilisation de codes-citernes plus élevés dans la hiérarchie des codes.

[Ajouter au 4.3.4.1.3 un nouveau paragraphe a) contenant le texte suivant (et renuméroter les autres paragraphes b) à i)):

«a) Classe 1.5

Numéro ONU 0331 Explosif de mine (de sautage) du type B: code-citerne S2.65AN(+).»]

Observations du Groupe de travail: Les membres du Groupe de travail ont dans leur ensemble approuvé le code-citerne proposé. Ils ont estimé que la pression d'épreuve de 2,65 bars constituait un bon compromis entre l'épaisseur de paroi minimale et la résistance de la citerne aux chocs, tout en autorisant l'usage actuel, qui nécessite une pression supérieure à 1 bar lors du déchargement. Il a en outre été jugé que la meilleure option était une citerne spécialisée.

[Au 4.3.5, ajouter une nouvelle disposition spéciale, TU XX, libellée comme suit:

«TU XX: La masse nette maximale autorisée indiquée au 7.5.5.2.1 n'est pas applicable si en plus de la vérification d'aptitude prévue dans la disposition TU 39, l'aptitude de la matière dans les cas où il n'y a pas de limitation de la masse a été établie par l'autorité compétente.»]

Observations du Groupe de travail: Le Groupe de travail a été informé qu'en Allemagne, une évaluation des risques avait montré que l'effet d'un incident avec 16 tonnes d'un explosif quelconque était comparable à celui d'un incident avec 25 tonnes du numéro ONU 0331 pour une citerne en alliage d'aluminium. Ainsi, dans ce même pays, la masse nette autorisée pour le transport de ce produit en vertu de la dérogation était supérieure à 16 tonnes, ce qui permettait de réduire le nombre de transports routiers. Quelques membres du Groupe de travail ont manifesté leur étonnement devant cette information, car il s'agissait d'une rupture nette par rapport à ce qui était actuellement admis dans l'ADR, tout comme dans la Directive 2008/68 de l'Union européenne. Dans la mesure où cette disposition ne serait applicable qu'aux véhicules-citernes visés dans l'ADR, il a été jugé nécessaire de solliciter l'avis du WP.15.

[Au 6.8.4 b), ajouter une nouvelle disposition spéciale, TC YY, libellée comme suit:

«TC YY: Les réservoirs doivent être construits en aluminium ou en alliage d'aluminium.»]

Observations du Groupe de travail: Le Groupe de travail a estimé que l'alliage d'aluminium (épaisseur de paroi de 5 mm au minimum) était la seule matière appropriée pour la construction d'un réservoir destiné à contenir le produit considéré. Si l'on utilisait de l'aluminium, la paroi aurait une épaisseur de 8 mm. Si l'on optait pour l'acier, la sécurité serait compromise en cas d'incendie du fait de températures et de pressions beaucoup plus élevées qu'avec un alliage d'aluminium et 25 tonnes de produit. Pour d'autres matières répertoriées sous la même rubrique ONU, l'acier pouvait être utilisé à condition de limiter la masse à 16 tonnes, conformément à la disposition T1.

36. Les autres amendements à prévoir en conséquence de l'adoption de la proposition étaient les suivants:

Modifier comme suit le titre de la section 4.3.4: «Dispositions spéciales applicables aux classes 1 et 3 à 9»

Modifier la dernière phrase du 4.3.2.1.2 comme suit: «Les explications pour lire les quatre parties du code sont données aux 4.3.3.1.1 (lorsque la matière à transporter appartient à la classe 2) et 4.3.4.1.1 (lorsque la matière à transporter appartient aux classes 1 et 3 à 9).».

Modifier la note de bas de page 1 comme suit: «1Les citernes destinées au transport des matières de la classe 1, 5.2 ou 7 font exception (voir 4.3.4.1.3)».

37. Plusieurs experts ont indiqué qu'ils n'étaient pas en mesure de prendre une décision définitive sur la proposition, car ils avaient besoin des résultats d'épreuve du BAM et de temps pour étudier les données fournies avec les spécialistes nationaux des explosifs.

38. Le Groupe de travail a reconnu qu'aucune décision définitive ne pouvait être prise à ce stade; il a cependant estimé que la question pourrait être examinée à la prochaine session du WP.15.

Point 10: Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/50 (France) + document informel INF.35 (France) – Travaux de normalisation sur les dispositifs d'aération et les pare-flammes/arrête-flammes; clarification du 6.8.2.2.6

39. Le Groupe de travail sur les citernes soutient le Groupe de travail CEN/TC 296/WG7 dans ses efforts de mise au point d'une norme pour les arrête-flammes des «dispositifs de respiration» en vue d'une future référence dans l'ADR, jugeant que ce groupe est le plus compétent pour élaborer les prescriptions techniques correspondantes. Il a souhaité que ces travaux englobent des prescriptions pour les soupapes de dépression des transporteurs de produits chimiques, mais n'a pas jugé nécessaire d'inclure les soupapes de sécurité. Une norme distincte pour les transporteurs de produits chimiques serait souhaitable compte tenu d'une application commune ADR et RID.

40. Le Groupe de travail a en outre confirmé qu'en l'absence de norme dans l'ADR et le RID, les règlements ne prévoyaient pas actuellement de critères particuliers pour les pare-flammes/arrête-flammes.

41. Il a approuvé l'emploi de l'expression «dispositif de respiration» à la place de «dispositif d'aération», car elle figurait dans la norme EN 14564, qui faisait office de norme de référence pour la terminologie.

42. L'abandon du terme «pare-flammes» pouvait toutefois poser problème, car il s'agissait d'un terme courant. Dans ce cas, il serait souhaitable que l'ADR et le RID donnent une définition du terme «arrête-flammes».

43. Le texte proposé dans le document INF.35 a été modifié par le Groupe de travail (voir ci-après), lequel a en outre décidé d'inviter la France à soumettre une proposition officielle en attendant l'élaboration de la norme.

4.3.4.1.1 Version anglaise

4	Safety valves/devices	<p>V = tank with a venting system, breather device according to 6.8.2.2.6, but no device protecting against the propagation of a flame; or non-explosion-pressure proof tank;</p> <p>F = tank with a venting system, breather device according to 6.8.2.2.6, fitted with a device protecting against the propagation of a flame; or explosion-pressure proof tank;</p> <p>N = tank without a venting system, breather device according to 6.8.2.2.6 and not hermetically closed;</p> <p>H = hermetically closed tank (see 1.2.1).</p>
---	-----------------------	---

Version française

4	Soupapes/dispositifs de sécurité	<p>V = citerne avec dispositif d'aération, de respiration selon 6.8.2.2.6, sans dispositif de protection contre la propagation de la flamme; ou citerne non résistante à la pression générée par une explosion;</p> <p>F = citerne avec dispositif d'aération, de respiration selon 6.8.2.2.6, muni d'un dispositif de protection contre la propagation de la flamme; ou citerne résistante à la pression générée par une explosion;</p> <p>N = citerne sans dispositif d'aération, de respiration selon le 6.8.2.2.6 et non fermée hermétiquement;</p> <p>H = citerne fermée hermétiquement (voir 1.2.1).</p>
---	----------------------------------	--

6.8.2.2.3 (troisième et quatrième paragraphes)

Version anglaise

Vacuum valves

(RID and self-operating ventilation valves)

and ~~venting systems~~ **breather devices** (see 6.8.2.2.6) used on tanks intended for the carriage of substances meeting the flash-point criteria of Class 3, **shall prevent the immediate passage of flame into the shell by means of a suitable protective device**, or the shell of the tank shall be capable of withstanding, without leakage, an explosion resulting from the passage of the flame.

If the protection **device** consists of a suitable **flame trap or flame arrester**, it shall be positioned as close as possible to the shell or the shell compartment. For multi-compartment tanks, each compartment shall be protected separately.

Version française

Les soupapes de dépression

(RID et dispositifs de mise à l'atmosphère

commandés par contrainte)

et les dispositifs ~~d'aération~~ **de respiration** (voir 6.8.2.2.6) utilisés sur des citernes destinées au transport de matières qui, par leur point d'éclair, répondent aux critères de la classe 3,

doivent empêcher le passage immédiat d'une flamme dans le réservoir au moyen d'un dispositif de protection approprié, ou bien le réservoir de la citerne doit être capable de supporter, sans fuir, une explosion résultant du passage d'une flamme.

Si le **dispositif de la protection** consiste en un arrête-flamme ou pare-flamme approprié, celui-ci doit être placé aussi près que possible ~~de la citerne~~ **du réservoir** ou du compartiment ~~de la citerne~~ **du réservoir**. Dans le cas de citerne à **multi**-compartiments, chaque compartiment doit être protégé séparément.

6.8.2.2.6

Version anglaise

Tanks intended for the carriage of liquids having a vapour pressure of not more than 110 kPa (1.1 bar) (absolute) at 50 °C shall have a ~~venting system~~ **breather device** and a safety device to prevent the contents from spilling out if the tank overturns; otherwise they shall conform to 6.8.2.2.7 or 6.8.2.2.8.

Version française

Les citernes destinées au transport de matières liquides dont la pression de vapeur à 50 °C ne dépasse pas 110 kPa (1,1 bar) (pression absolue) doivent être pourvues d'un dispositif ~~d'aération~~ de respiration et d'un dispositif propre à empêcher que le contenu ne se répande au-dehors si la citerne se renverse; sinon elles devront être conformes aux conditions des 6.8.2.2.7 ou 6.8.2.2.8.

Aux alinéas *a* et *b* du 4.3.2.2.1, remplacer «dispositifs d'aération» par «dispositifs de respiration»; dans l'avant-dernier paragraphe du 6.8.2.4.3, remplacer «dispositifs de mise à l'atmosphère» par «dispositifs de respiration»; enfin, au 6.12.4.4 de l'ADR, remplacer «dispositifs d'aération» par «dispositifs de respiration».

Point 11: Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/51 (France) – Mesures additionnelles après la vidange de citernes de gaz liquéfiés en période de grand froid + document informel INF.49 (Suisse) – Comments on document 2011/51 concerning additional measures after emptying tanks of liquefied gas at very low temperatures

44. Suite au rapport d'accident présenté à la session de mars 2011 du Groupe de travail, la France a proposé un nouveau paragraphe 4.3.3.3.4 sur la protection des citernes contre les effets d'une dépression.

45. Le Groupe de travail a modifié la proposition initiale en précisant qu'il convenait de prendre des mesures uniquement pour le transport de gaz liquéfiés à basse pression et en utilisant une formulation plus générale pour décrire le phénomène de dépression. Les experts du Groupe de travail se sont mis d'accord sur le texte ci-après:

«4.3.3.3.4 Dans le cas où la surpression externe risque d'être supérieure à la capacité de résistance de la citerne à cette pression (en raison d'une température ambiante basse, par exemple), des mesures appropriées doivent être prises pour protéger les citernes servant au transport de gaz liquéfiés à basse pression contre le risque de déformation, par exemple en les remplissant d'azote ou d'un autre gaz inerte pour maintenir une pression suffisante dans la citerne».

Point 12: Document informel INF.4 (Belgique) – TE19 – applicability for vacuum-operated waste tanks

46. La Belgique a présenté la question de l'applicabilité de la disposition TE19 et des dispositions plus générales de protection contre le retournement aux citernes à déchets opérant sous vide. Au cours de la discussion approfondie qui a suivi au sein du Groupe de travail, le WG3 du CEN/TC 296 et le secrétariat de l'AFNOR ont fait part de leur opinion.

47. Dans le cas particulier de la protection contre les dommages résultant d'un retournement, qui n'était pas prévue au paragraphe 5.4 de la norme EN 14025 ni au 6.10.3.1 de l'ADR, la plupart des experts ont estimé que la réglementation actuelle était telle que les dispositions pertinentes du chapitre 6.8 (6.8.2.1.28, TE19) devaient également s'appliquer aux citernes à déchets opérant sous vide.

Point 13: Document informel INF.47 (France) – Carriage of UN 1075 in tanks

48. La France a indiqué que le numéro ONU 1075 devait pouvoir être utilisé pour le gaz de pétrole liquéfié (GPL), conformément à la définition de ce gaz qui figurera dans l'édition 2013 de l'ADR et du RID et à la note 2 du paragraphe 2.2.2.3 de l'édition actuelle de l'ADR et du RID.

49. Par souci de cohérence et pour compléter les prescriptions relatives au transport en citerne du numéro ONU 1075, la France a proposé d'ajouter une ligne pour ce numéro dans le tableau du 4.3.3.2.5, comme c'était déjà le cas pour le numéro ONU 1965 (qui est la référence la plus couramment utilisée pour les transports terrestres de GPL en Europe).

50. Après une brève discussion, les experts du Groupe de travail ont décidé à l'unanimité de proposer l'ajout ci-après dans le tableau du 4.3.3.2.5:

N° ONU	Nom	Code de classification	Pression minimale d'épreuve pour les citernes				Masse maximale admissible du contenu par litre de capacité
			Avec isolation thermique		Sans isolation thermique		
			MPa	bar	MPa	bar	
1075	Gaz de pétrole liquéfié	2 F	Voir 4.3.3.2.2 ou 4.3.3.2.3				

51. Le Groupe de travail a invité l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL) à fournir d'autres données techniques qui seraient ajoutées ultérieurement dans le tableau ci-dessus.