



---

**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**

Genève, 17-27 septembre 2013

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Rapports des groupes de travail informels****Rapport du groupe de travail informel sur les conteneurs  
pour vrac souples****Communication du Gouvernement du Royaume-Uni<sup>1,2</sup>**

1. Le groupe de travail informel sur les conteneurs pour vrac souples s'est réuni à Saint-Petersbourg, en Fédération de Russie, le 28 mai 2013 à l'invitation de l'Association internationale des marchandises dangereuses et des conteneurs (IDGCA). La réunion était présidée par M. Jeff Hart (Royaume-Uni).
2. Les États suivants ont participé à la réunion: Allemagne, Fédération de Russie, France, Royaume-Uni et Slovaquie. L'Association internationale des marchandises dangereuses et des conteneurs (IDGCA), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et un représentant de la Division des transports de la CEE y ont également participé.
3. Un membre du secrétariat de la CEE a rappelé que le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU avait élaboré des dispositions relatives aux conteneurs pour vrac souples et que cela avait pris quatre ans pendant lesquels toutes les délégations avaient eu amplement le temps de faire des observations concernant les prescriptions proposées en matière de construction et d'épreuves, qui ont été finalement adoptées par le Sous-Comité de l'ONU en décembre 2010 et introduites dans la dix-septième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type. Les textes qui avaient été proposés par le Groupe de travail ad hoc sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30/Add.1) avaient été adoptés par la Réunion commune (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124, par. 22) en

---

<sup>1</sup> Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.7 c)).

<sup>2</sup> Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2013/59.

dépit de la proposition du Gouvernement allemand de ne pas autoriser ces conteneurs pour vrac souples en transport terrestre (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124, par. 25 à 27). Le WP.15 a cependant décidé de ne pas adopter ces textes parmi les amendements de 2013 à l'ADR et de reporter leur examen à la prochaine période biennale car les dispositions devaient être complétées par des prescriptions spécifiques à chaque mode de transport qui n'avaient pas été proposées (ECE/TRANS/WP.15/212, par. 26 à 29). Il en a été décidé de même en ce qui concerne le RID et l'ADN. S'agissant du transport maritime, l'OMI a décidé d'autoriser l'utilisation des conteneurs pour vrac souples à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 et d'introduire les dispositions élaborées par le Sous-Comité de l'ONU dans le Code IMDG (amendement 36-12) à condition que ces conteneurs soient chargés directement dans la cale des navires, que leur empilement ne dépasse pas 3 m de hauteur et qu'ils ne soient pas contenus dans des unités de transport de marchandises telles que des conteneurs de fret, des véhicules ou des wagons.

4. Lors de sa session d'automne 2012, la Réunion commune a repris l'examen de cette question sur la base de documents soumis par l'IDGCA (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29 et document informel INF.7) et a décidé de mettre sur pied un groupe de travail informel qui serait accueilli par l'IDGCA et aurait pour mandat:

a) D'identifier les problèmes qui font obstacle à l'adoption de dispositions pertinentes pour le transport terrestre [*des conteneurs pour vrac souples*];

b) D'étudier de façon coordonnée pour les trois modes de transport terrestre les conditions opérationnelles qui pourraient être prévues pour le transport effectif de ces conteneurs dans des véhicules routiers, des wagons et des bateaux de navigation intérieure, et formuler des propositions pertinentes qui pourront être examinées par les organes compétents (voir aussi ECE/TRANS/WP.15/AC.1/128, par. 48 à 50).

5. Les documents à la disposition du groupe de travail informel étaient ceux qui avaient été soumis au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses lorsqu'il a élaboré des propositions relatives aux conteneurs pour vrac souples, ainsi que ceux qui avaient été présentés à la Réunion commune (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29 par l'IDGCA, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/30 et Add.1 par le secrétariat, et document informel INF.7 soumis à la session d'automne 2012). De nouveaux documents ont été soumis pour examen par l'Allemagne assortis d'observations de l'IDGCA (voir le document informel INF.4). La réunion a fondé son examen sur le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29 et sur ces nouveaux documents.

6. L'Allemagne a soulevé dans son document un certain nombre de questions auxquelles l'IDGCA a tenté de répondre dans le sien. Le Groupe de travail a abordé chacun des points suivants à tour de rôle:

**a) La méthode d'épreuve apparemment linéaire dérivée de la procédure appliquée aux grands récipients pour vrac souples est-elle justifiée?**

7. On a fait valoir que le Sous-Comité de l'ONU avait dûment examiné cet aspect et que toute proposition de modification devait être renvoyée à cet organe. L'IDGCA avait amélioré la conception de ses conteneurs pour vrac souples par rapport à celle qui était décrite dans les rapports d'épreuve soumis au Sous-Comité ONU. Il a été convenu que les préoccupations de l'Allemagne seraient apaisées si ce nouveau modèle satisfaisait aux critères d'épreuve de l'ONU dans un laboratoire apte à procéder à ces épreuves. L'IDGCA a fait savoir qu'elle espérait être en mesure de procéder à de telles épreuves dans son laboratoire d'Astrakhan. Si des difficultés surgissaient au cours de processus, l'Allemagne a offert de mettre à disposition son laboratoire de BAM pour procéder aux épreuves.

**b) La définition actuelle que donne l'ONU d'un conteneur pour vrac souple ne se réfère qu'à sa capacité volumétrique, ce qui est insuffisant.**

8. Compte tenu de la souplesse de ce conteneur pour vrac, la charge que pourrait accueillir une capacité de 15 m<sup>3</sup> est susceptible de rendre la masse brute trop importante pour être transportée par voie terrestre, surtout par la route. Sur la base de calculs fondés sur la masse brute maximale admissible pour les GRV souples, il a été proposé de fixer la limite à 14 t pour le transport routier et ferroviaire. Cette valeur correspond également à celle qui est actuellement appliquée en Fédération de Russie, où l'on peut charger cinq conteneurs pour vrac souples de 14 t par wagon pour atteindre la longueur d'un wagon et la masse brute maximale admissible de 70 t par wagon. Par souci d'harmonisation multimodale, il a été convenu que la définition figurant à la section 6.11.1 devait être modifiée comme suit: «*Conteneur pour vrac souple*, un conteneur souple dont la capacité ne dépasse pas 15 m<sup>3</sup> et la masse brute maximale admissible ne dépasse pas 14 t comprenant les doublures ainsi que les dispositifs de manutention et équipements de services fixés.». Si cette modification est adoptée par la Réunion commune, il faudra préparer une proposition visant à modifier la même définition dans le Règlement type (6.8.1).

**c) La stabilité des conteneurs pour vrac souples dans le transport routier et ferroviaire a été mise en doute.**

9. Même si ce problème a été partiellement résolu par la prescription de l'ONU qui veut que les unités de transport aient des parois rigides d'une hauteur correspondant à au moins deux tiers de la hauteur du conteneur pour vrac souple, une certaine crainte subsistait que la charge située au-dessus de cette limite puisse être suffisamment mobile pour déséquilibrer l'unité de transport, en fonction de la vitesse et du comportement du conducteur. Bien que cette préoccupation concerne avant tout le transport routier, il a été jugé possible de démontrer qu'une telle crainte est infondée si un véhicule routier chargé au maximum passait avec succès les essais de basculement prévu au Règlement n° 111<sup>3</sup> (pas de décollement de la roue à un angle d'inclinaison de 21,5°). L'IDGCA a accepté de procéder dans les deux mois à un tel essai sur son nouveau modèle de conteneur pour vrac souple et d'en rendre les résultats disponibles à la prochaine réunion du WP.15. Il a aussi été relevé que les dispositions du paragraphe 7.1.1.11.1 du Règlement type concernant l'arrimage et la prévention du mouvement de la charge traitaient également de cette question.

**d) Des inquiétudes subsistent en ce qui concerne l'arrimage nécessaire de la charge.**

10. Le Sous-Comité n'a pas prévu de dispositions relatives à la solidité des parois rigides. L'Allemagne a jugé qu'il faudrait le faire, peut-être en se référant aux dispositions de la section 9.7.3 de l'ADR. Il pourrait alors être nécessaire de limiter le diamètre (2,4 m?) et la hauteur (2,5 m?) des conteneurs pour vrac souples en raison des contraintes imposées aux véhicules et de la hauteur des ponts en Europe occidentale. D'aucuns ont toutefois estimé qu'il s'agissait d'une restriction superflue. Il doit être possible de faire quelques références dans les règlements à la nécessité de tenir compte des réglementations nationales en matière de vitesse, de poids des véhicules et de hauteur des ponts, notamment, avant de débiter le transport, mais le sentiment majoritaire était que ces éléments avaient déjà été suffisamment pris en compte par les articles des Accords pertinents. L'IDGCA a indiqué que les conteneurs pour vrac souples actuellement fabriqués avaient un diamètre de 2,4 m pour tenir compte de la largeur des wagons, ainsi qu'une hauteur de 2,8 m.

<sup>3</sup> Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés et utilisés sur un véhicule à roues, et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions: Règlement n° 111 – Maniabilité et stabilité des véhicules.

e) **Il a été jugé nécessaire de limiter la durée d'utilisation et de procéder à des contrôles avant de débiter le transport.**

11. Il a été rappelé que les dispositions de l'ONU limitaient à deux ans la durée d'utilisation des conteneurs pour vrac souples (4.3.1.16.1) et qu'un contrôle visuel s'imposait avant chaque remplissage, pour confirmer la conformité avec les prescriptions réglementaires (4.3.1.16). Il a été réitéré qu'il fallait en référer à la Réunion commune. L'IDGCA a indiqué que les conteneurs pour vrac souples étaient toujours contrôlés visuellement après chaque utilisation avant d'être pliés pour être entreposés en attendant leur utilisation suivante.

f) **Inquiétudes quant à la possibilité que certains chargements soient affectés par l'humidité.**

12. Il a été confirmé que les conteneurs pour vrac souples étaient complètement fermés conformément aux prescriptions de l'ONU et que les éventuels dispositifs d'aération requis pour des matières particulières étaient des événements sans retour d'air susceptibles d'empêcher une éventuelle pénétration d'humidité. Il a été confirmé également que, parmi toutes les matières affectées actuellement au code BK3, seul le numéro UN 3378 était concerné. Il a néanmoins été décidé que la deuxième phrase du paragraphe 4.3.1.16.2 du Règlement type devait être modifiée comme suit: «L'événement doit être conçu de façon à éviter la pénétration de matières étrangères **ou d'eau** dans des conditions normales de transport.». Si cette modification est adoptée par la Réunion commune, la même proposition devra être soumise au Sous-Comité de l'ONU.

13. Le représentant de l'Allemagne a indiqué qu'il pourrait continuer à soulever lors de la Réunion commune la question de la nécessité pour les conteneurs pour vrac souples d'être agréés par une autorité compétente (voir le paragraphe 6.11.5.3.4 du document 2012/29) et qu'il souhaitait mieux comprendre sur quoi se fonde le Règlement type pour ne pas adopter les dispositions des paragraphes 6.5.5.2.4, 6.5.5.2.6 et 6.5.5.2.10 applicables aux GRV souples, qui lui paraissent tout à fait appropriées aux épreuves que doivent subir les conteneurs pour vrac souples.

14. Le groupe de travail informel n'en a pas moins conclu que, sur la base des discussions et des recommandations évoquées plus haut ainsi que des résultats d'épreuves positifs obtenus, il pouvait désormais recommander l'adoption par la Réunion commune des dispositions fondées sur celles qui ont été transmises par l'IDGCA au moyen du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2012/29. En ce qui concerne le transport par voies de navigation intérieures, ces dispositions pourraient être complétées par celles qui s'appliquent au transport maritime (voir aussi le document informel INF.35 soumis à la vingtième session du Comité de sécurité de l'ADN). Le représentant du Royaume-Uni a accepté de présenter à la Réunion commune une version du texte dûment modifiée et susceptible d'être adoptée (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/37).

15. Le représentant de l'Allemagne a laissé entendre que ces dispositions pourraient être adoptées par le WP.15 et le Comité d'experts du RID lors de leurs sessions de mai 2014 après vérification des résultats d'épreuve. Le représentant du secrétariat de la CEE a précisé que tous les amendements pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015 devaient en principe être adoptés d'ici à la fin de 2013 pour le RID et l'ADR et d'ici à janvier 2014 pour l'ADN. Seules des modifications ou corrections mineures pourraient être adoptées en mai 2014, faute de quoi il ne serait pas possible de préparer les textes juridiques à temps et tout remaniement de texte de dernière minute engendrerait des retards considérables dans la publication de l'édition 2015 récapitulative de l'ADR. Il a indiqué que le secrétariat avait besoin de savoir avec certitude au plus tard à la session de printemps de la Réunion commune s'il y a ou non accord sur l'introduction de ces dispositions.