



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102  
26 avril 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS ET FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission de sécurité  
du RID et du Groupe de travail des transports  
de marchandises dangereuses

**RAPPORT DE LA SESSION \*/**

tenue à Berne, du 20 au 23 mars 2006

---

\*/ Diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/GT-III/2006-A. Sauf indication contraire, les autres documents auxquels il est fait référence dans le présent rapport et qui portent une cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/suivie de l'année et d'un numéro de série ont été diffusés par l'OCTI sous la cote OCTI/RID/GT-III/suivie de l'année et du même numéro de série.

## TABLE DES MATIÈRES

|  | <u>Paragraphes</u> | <u>Page</u> |
|--|--------------------|-------------|
| Participation.....                                       | 1                  | 3           |
| Adoption de l'ordre du jour.....                         | 2 - 3              | 3           |
| Citernes.....  | 4 – 21             | 3           |
| Normes.....  | 22 - 24            | 6           |
| Interprétation du RID/ADR/ADN.....                       | 25 – 29            | 7           |
| Nouvelles propositions d'amendements au RID/ADR/ADN..... | 30 – 46            | 8           |
| Questions en suspens.....                                | 47 – 55            | 11          |
| Rapport des groupes de travail informels.....            | 56 – 58            | 12          |
| Questions diverses.....                                  | 59 - 66            | 13          |
| Adoption du rapport.....                                 | 67 - 68            | 14          |

\* \* \*

### Annexes

|  |    |
|--|----|
| Annexe 1: Rapport du Groupe de travail sur les citernes ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102/Add.1 |    |
| Annexe 2: Textes adoptés par la Réunion commune.....                                   | 17 |
| Annexe 3 : Correction aux amendements 2007 du<br>RID/ADR/ADN.....                      | 22 |

## **PARTICIPATION**

1. La Réunion commune de la Commission de sécurité du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU a tenu sa session de printemps à Berne du 20 au 23 mars 2006 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, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède et Suisse. La Commission 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), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la Fédération européenne des aérosols (FEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), 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).

## **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

2. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour proposé par le secrétariat dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/101 et additif 1 (lettre A 81-02/503.2006) tels que mis à jour par les documents informels INF.1 et INF.2.

3. Le CEFIC a retiré son document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/1.

## **CITERNES**

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.1 (Rapport du Groupe de travail sur les citernes sur sa dernière session)  
TRANS/WP.15/AC.1/100, par. 3-5 et 100 (Rapport de la Réunion commune sur sa dernière session)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/4 (Suisse)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/6 (France)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/8 (Pays-Bas)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/9 (Portugal)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/10 (Portugal)

Documents informels : INF.3 (Pays-Bas)  
INF.9 (UIP)  
INF.14 (Allemagne)  
INF.21 (Belgique)  
INF.26 (AEGPL)

4. Après présentation préliminaire, tous les documents ont été transmis au Groupe de travail sur les citernes.

5. La question relative au phénomène BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion), soulevée dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/8, INF.3 et INF.26 a cependant fait l'objet de longs débats.

6. Certaines délégations étaient d'avis que les prescriptions de sécurité du RID et de l'ADR sont élaborées en principe en tenant compte des risques encourus dans des conditions normales de transport, et non des situations éventuelles d'accident comme un incendie. Prévoir des prescriptions pour diminuer le risque de BLEVE en cas d'incendie ou d'accident reviendrait à s'écarter de ce principe, et à revoir en conséquence toutes les prescriptions du RID et de l'ADR sur de nouvelles bases beaucoup plus sévères, ce qui ne leur semblait pas justifié par des données en matière d'accidentologie puisque les accidents de BLEVE en Europe demeurent des cas exceptionnels.

7. D'autres délégations étaient d'avis que la réglementation actuelle tient dûment compte des conditions accidentelles de transport.

8. Certaines délégations ont estimé que s'il fallait engager des travaux dans ce domaine, il conviendrait de procéder de manière systématique, c'est-à-dire considérer tous les types d'accidents qui peuvent mener à une situation catastrophique, et pas seulement à un incendie. De même il conviendrait de tenir compte non seulement des gaz inflammables, mais aussi des gaz toxiques, corrosifs, etc.

9. En ce qui concerne les solutions proposées (soupapes de sécurité, isolation thermique), certaines délégations considéraient qu'il conviendrait d'effectuer des analyses de risque prévoyant ces équipements qui posent également des problèmes (dégagement par les soupapes de gaz inflammables alimentant un incendie ; problèmes de vérification de l'état des citernes munies d'une isolation thermique; difficulté pour refroidir une citerne munie d'une isolation thermique).

10. Il a été relevé que les prescriptions du chapitre 6.7 (citermes ONU) prévoient ces équipements, mais que pour l'instant ils n'avaient pas été repris dans le chapitre 6.8 (citermes RID/ADR) car les risques encourus en cas d'utilisation de ces équipements paraissaient supérieurs au risque de BLEVE.

11. La Réunion commune a finalement demandé au Groupe de travail sur les citernes d'étudier, à la présente session :

- a) Les différentes mesures de protection qui peuvent être envisagées au chapitre 6.8 pour diminuer les risques en cas d'accident ou d'incendie, compte tenu des dispositions figurant au chapitre 6.7;
- b) D'autres phénomènes qui peuvent augmenter le risque de BLEVE (par exemple fatigue due à l'usure des matériaux);
- c) Les avantages et inconvénients des mesures envisageables.

12. Sur la base du rapport du Groupe, la Réunion commune déciderait s'il y a lieu de confier les travaux futurs au Groupe de travail sur les citernes ou un autre groupe, était entendu que :

- a) En principe, des organisations représentatives des services d'intervention d'urgence (CTIF) devraient participer;
- b) Il conviendrait d'envisager des mesures susceptibles de diminuer les causes d'accident et d'incendie, par exemple prévoir des prescriptions plus strictes pour la construction et la protection des réservoirs de carburant de tous les véhicules en général, ainsi que les mesures préventives sur la base d'analyses de risque, comme les restrictions d'itinéraire privilégiant le contournement des zones urbaines ou autres, quitte à privilégier certains modes de transport au détriment d'autres.

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

13. Le président du Groupe de travail, M. J. Ludwig (Allemagne) a présenté le rapport et les conclusions du Groupe (voir annexe 1 sous couvert du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102/Add.1). Les décisions de la Réunion commune concernant les différents points traités dans le rapport sont résumés ci-dessous.

Document informel : INF.38 (Allemagne)

Point 1 : 6.10.3.7 a)

14. Le texte de compromis proposé a été adopté par la Réunion commune dans l'attente de l'élaboration d'une norme pertinente (voir annexe 2). Il serait nécessaire de renouveler l'accord multilatéral M 134 si le Groupe WP.15 n'adoptait pas ce texte pour entrée en vigueur en 2007.

Point 2 : 6.8.2.4.3 et 6.8.3.4.6

15. Le texte proposé en caractères gras a été placé entre crochets et le représentant de la Belgique soumettra une proposition de clarification pour la prochaine session (voir annexe 2).

Point 3 : 6.8.3.2.17 et 1.6.x.x

16. En raison d'informations manquantes, la Réunion commune n'a pas pu se prononcer sur la proposition du Portugal. Le représentant du Portugal fournira un complément d'information sur la corrosion interne des citernes.

Point 5 : 6.8.2.1.23

17. Le texte a été adopté par 18 voix pour et 2 contre (voir annexe 2), bien que la date d'application obligatoire de la norme EN 12972 ne soit que 2009. La Réunion commune n'a pas considéré que des mesures transitoires seraient nécessaires, car le texte ne concerne que les nouvelles citernes et il ne traite que des contrôles au stade de la construction.

Point 6 : 6.8.4, TE 3

18. Le Groupe de travail a jugé la modification proposée superflue et la Réunion commune en a pris note.

Point 7 : 6.8.2.1.18

19. La Réunion commune a pris note des conclusions du Groupe de travail.

Point 4 : BLEVE

20. La Réunion commune a accepté la proposition du Groupe de travail sur les citernes de créer un groupe de travail informel, séparé pour approfondir cette importante question. Le mandat proposé par le groupe de travail a été élargi par la Réunion commune, notamment aux questions de principe.

21. Le représentant des Pays-Bas a proposé d'organiser une première réunion en octobre ou novembre 2006. Ceux de la Norvège et de l'AEGPL ont indiqué qu'ils seraient disposés à organiser les suivantes. Les travaux ne devraient pas être limités au seul No ONU 1965 mais devraient concerner toutes les autres matières susceptibles de causer un BLEVE. Il faudrait tenir compte des accidents passés et recourir à des analyses de risques.

## **NORMES**

Document informel : INF. 19 (CEN)

22. Ce document a été transmis au Groupe de travail sur les normes pour examen.

Document informel : INF. 39 (CEN) (Rapport du Groupe de travail)

23. Les 6 normes sur 16 proposées à l'adoption par le Groupe de travail ont été acceptées par la Réunion commune (voir annexe 2). Quant à la norme EN ISO 10106:2006 (voir point 1 c) du rapport), le représentant de l'Allemagne la soumettra au Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU et il a demandé que les représentants de la Réunion commune appuient cette proposition au Sous-Comité.

24. Quant à la question de la multiplicité des normes et des épreuves à une pression plus élevée (points 4 a) et 4 b) du rapport), les représentants de la Suisse et de l'AEGPL soumettront chacun de leur côté une proposition à la prochaine session, la Réunion commune ne s'étant pas déclarée en mesure de prendre position. Il s'agit entre autres des normes qui n'ont pas été adoptées par le Groupe de travail, faute de consensus, ou qui font l'objet d'interprétations non concordantes.

## **INTERPRETATION DU RID/ADR/ADN**

### **Transport de bitume non-inflammable**

Document informel : INF.18 (Espagne)

25. En ce qui concerne la classification des bitumes non-inflammables, liquéfiés à des températures égales ou supérieures à 100 °C lors du chargement et du déchargement, et transportés à des températures inférieures à 100 °C, la Réunion commune a rappelé que la classification d'une matière relève de la responsabilité de l'expéditeur, et qu'elle ne peut pas être modifiée au cours du transport. Même si ces bitumes sont chargés à des températures égales ou supérieures à 100 °C, ils peuvent être considérés comme non soumis aux prescriptions du RID ou de l'ADR s'ils sont effectivement remis au transport par l'expéditeur à des températures inférieures à 100 °C, et s'ils ne sont pas réchauffés en cours de transport. Il appartient à l'expéditeur de s'assurer que ces conditions sont remplies.

### **Rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses**

Document informel : INF.28 (Secrétariat)

26. La Réunion commune a noté qu'il existait des erreurs de traduction dans les versions française et anglaise du modèle de rapport du 1.8.5.4. La deuxième rubrique du point 7 devrait se lire « Arrimage non conforme » (voir annexe 2).

27. A ce sujet, le secrétariat de la CEE-ONU a fait remarquer que depuis quatre ans que l'obligation de déclaration d'événements impliquant des marchandises dangereuses était en vigueur, un seul rapport concernant le transport routier venait d'être transmis au secrétariat conformément au 1.8.5.2. Ceci semblait démontrer que soit les transports routiers sont très sûrs et qu'il n'y a pas eu d'accident dans les dernières années, soit que les autorités compétentes des parties contractantes à l'ADR estiment qu'il n'y a pas lieu d'informer les autres parties contractantes car il n'y a pas de leçon pertinente à tirer de ces accidents.

28. Plusieurs délégations ont mentionné que plusieurs rapports d'accidents avaient été transmis aux autorités compétentes de leur pays conformément au 1.8.5.1, mais qu'il n'avait pas été jugé utile d'informer les autres parties contractantes.

29. Le Président a relevé que tous les rapports d'accidents ou d'incidents peuvent avoir un intérêt, ne serait-ce que pour démontrer, lorsque ces accidents n'ont pas de conséquence grave, que la réglementation permet d'assurer un niveau de sécurité pertinent. Il a expliqué son idée de développer une base de données internationale qui rassemblerait tous les rapports d'accident et qui pourrait être exploitée à des fins statistiques.

## **NOUVELLES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT AU RID/ADR/ADN**

### **Section 4.1.4.1 : Introduction d'emballage P650 (8) a)**

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/3 (Autriche)

30. La demande d'éclaircissement des prescriptions à observer lorsque de la neige carbonique ou de l'azote liquide sont utilisés comme réfrigérant n'a pas été remise en question dans son principe. Il serait nécessaire d'énumérer ces prescriptions au moins dans le cas d'utilisation d'azote liquide. La question devrait être posée au Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU. Si ce dernier n'apportait pas une solution au problème, la Réunion commune pourrait le régler dans une note explicative. Le représentant de l'Autriche se chargera de soumettre une proposition pertinente.

### **Transport de goudron selon le RID/ADR**

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/5 (Royaume-Uni)

31. Cette proposition a été adoptée par la Réunion commune, de même que la proposition orale de la Belgique d'ajouter également au Tableau B les Nos ONU 3256 et 3257 en regard des goudrons liquides (voir annexe 3).

### **Amendement au 2.2.9.1.15**

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/7 (Royaume-Uni)

32. Cette proposition a été accueillie favorablement par la Réunion commune. Il a cependant été suggéré de modifier l'expression « s'il y a lieu » en ce qui concerne les groupes d'emballage, par exemple par « comme indiqué dans le tableau A ». Le représentant de l'Italie a attiré l'attention sur le fait que d'autres matières des classes 3, 5.1 et 8 sont également concernées. Le représentant du Royaume-Uni a préparé une nouvelle version au cours de la session (INF.36).

Document informel : INF.36 (Royaume-Uni)

33. La Réunion commune a finalement décidé de s'en tenir à la classe 9 et a adopté l'amendement au 2.2.9.1.15 proposé dans le document INF.36 (voir annexe 2).

## **Nos d'identification de danger pour matières pyrophoriques solides**

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/2 (Autriche)

Document informel : INF.34 (Autriche)

34. La Réunion commune a décidé d'appliquer le numéro d'identification de danger 43 au No. ONU 3391 et de créer un nouveau numéro X432 pour les matières pyrophoriques solides hydroréactives (voir annexe 2).

## **Quantités limitées**

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/12 (France)

Documents informels : INF.4 (France)  
INF.20 et INF.33 (France)  
INF.22 (AISE)  
INF.23 (Royaume-Uni)  
INF.32 (IRU)

35. Dans le document informel INF.20, le Gouvernement de la France proposait de prévoir des dispositions permettant d'identifier dans le document de transport les marchandises dangereuses transportées en tant que marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, les classes auxquelles elles appartiennent, la masse brute de ces marchandises, l'expéditeur et le destinataire, dès que l'opération de transport concerne des quantités supérieures à 12 tonnes (masse brute) de ces marchandises. Les wagons et unités de transport devraient alors porter des plaques-étiquettes en forme de losange portant les lettres « LQ ».

36. Les représentants du Royaume-Uni, de la Norvège, de l'AISE, du CEFIC et de l'IRU ont exprimé leur désaccord avec cette proposition, reprenant les arguments des documents INF.22, INF.23 et INF.32, estimant notamment que la proposition de la France n'est pas suffisamment justifiée par des statistiques en matière d'accident et que la mise en œuvre des dispositions proposées entraînerait des complications logistiques et des coûts disproportionnés pour l'industrie.

37. Plusieurs délégations ont exprimé leur désaccord avec les critiques du Royaume-Uni (INF.23) sur l'étude réalisée par la France sur la pertinence des exemptions relatives aux marchandises dangereuses emballées en quantités limitées (INF.4). Même si cette étude pouvait ne pas être parfaite, il ne pouvait pas lui être reproché d'être représentative des conditions d'entreposage plutôt que de transport, puisque toutes les épreuves prévues dans la réglementation que ce soit pour la classification, les emballages ou les citernes sont des épreuves de laboratoire et non des épreuves dans un environnement de transport réel. Elles ont fait remarquer qu'aucune autre délégation n'avait présenté de résultats d'études similaires qui mettraient en cause de manière scientifique les conclusions de l'étude de la France.

38. Plusieurs délégations ont également manifesté leur désaccord avec l'argument avancé par le Royaume-Uni que les travaux menés par l'OCDE et le PIARC dans le contexte de la sécurité

du transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers démontreraient que les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées ne présentent pas un risque suffisant pour faire l'objet de restrictions à la circulation dans les tunnels routiers. Elles étaient d'avis que la conclusion de l'OCDE et du PIARC ne reposait pas sur une analyse de risque, puisque cette analyse n'avait pas été effectuée, et qu'en l'absence d'étude à ce sujet, l'OCDE et le PIARC avaient simplement accepté le principe de degré moindre de danger reflété de manière générale pour les quantités limitées dans l'ADR. Elles ont fait remarquer que jusqu'à présent les autorités nationales étaient libres de réglementer ou d'interdire le passage de véhicules transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées dans leurs tunnels routiers, sur la base d'évaluations du risque effectuées au niveau national. Les nouvelles dispositions de l'ADR entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007 non seulement ne leur permettraient plus de procéder ainsi, mais en plus ne permettraient pas de réglementer ou d'interdire le passage de ces véhicules dans ces tunnels, bien qu'aucune analyse de risque n'ait été effectuée. Elles jugeaient donc particulièrement important que le système actuel du RID et de l'ADR applicable aux quantités limitées soit révisé de toute urgence.

39. En ce qui concerne l'harmonisation avec les autres règlements modaux de transport, il a été fait remarquer que le Règlement type de l'ONU, le Code IMDG et les instructions techniques de l'OACI prévoient des mentions dans le document de transport pour les quantités limitées, sauf pour la distribution dans des magasins de détails de marchandises destinées à des consommateurs et emballées à cet effet. Le Code IMDG prévoit également un marquage spécifique des engins de transport transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées.

40. Plusieurs délégations ont mentionné que les marchandises dangereuses en quantités limitées étant exemptées de la plupart des dispositions du RID et de l'ADR, elles ne recevaient pas de rapport d'accidents conformément au 1.8.5. Il était donc difficile d'établir des statistiques, mais les revues spécialisées des services d'intervention d'urgence font régulièrement état des difficultés que rencontrent les services dans les cas d'accidents où ces marchandises sont impliquées.

41. D'autres délégations ont estimé qu'il conviendrait éventuellement de différencier le cas des transports multimodaux de celui des transports terrestres purement européens. Pour ne pas entraver les transports multimodaux, il est impératif que toute nouvelle disposition introduite dans le RID/ADR/ADN soit compatible avec le Règlement type de l'ONU, et il conviendrait donc également de tenir compte des travaux actuellement en cours au sein du Sous-Comité d'experts de l'ONU. Il a été fait remarquer par exemple que l'absence de prescription en matière de documentation dans l'ADR pose actuellement des problèmes lorsque le transport routier est suivi d'un transport maritime.

42. En ce qui concerne la documentation, il a été souligné que dans le cadre de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), l'expéditeur est tenu d'indiquer au transporteur la nature exacte du danger d'une marchandise dangereuse remise au transport (article 22 de la CMR).

43. En ce qui concerne la signalisation éventuelle des véhicules, il a été fait remarquer que pour l'instant seul le Code IMDG prévoit une signalisation des engins de transport, mais que le sujet a également été abordé au sein du Sous-Comité d'experts de l'ONU, et il conviendrait également de tenir compte des conclusions des débats.

44. Il a également été fait remarquer qu'un placardage systématique des wagons et unités de transport pourrait avoir des conséquences politiques inattendues dans la mesure où il pourrait entraîner dans l'opinion publique une perception exagérée du risque encouru.

45. Compte tenu des débats révélant un appui de nombreuses délégations, sinon pour la forme du moins pour les idées exprimées dans la proposition de la France, la représentante de la France a proposé d'organiser un groupe de travail informel pour approfondir la question. Cette proposition mise aux voix a été adoptée à une large majorité (19 pour, 4 contre).

46. La Réunion commune est convenue que ce groupe devrait, à la lumière des débats de la présente session :

- a) Continuer le travail sur les problèmes de sécurité posés par le transport dans les conditions actuelles de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées;
- b) Clarifier les points contentieux de l'étude réalisée par l'INERIS pour le compte du Gouvernement de la France;
- c) Tenir compte du Règlement type de l'ONU et des travaux en cours au sein du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU;
- d) Concentrer les travaux sur les problèmes relevant purement du contexte des transports terrestres européens, et rechercher des solutions qui n'entraîneraient pas de complications ou d'entraves aux transports multimodaux.

## **QUESTIONS EN SUSPENS**

### **Moyens de rétention vides non nettoyés**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2005/39 (Autriche)

Document informel : INF.24 (de la Réunion commune de septembre 2005)

47. La Réunion commune a décidé de modifier le paragraphe 5.4.1.1.6.3 (voir annexe 3).

### **Rapport du groupe de travail informel en charge de l'examen d'habilitation du conseiller à la sécurité conformément au 1.8.3**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2005/48 (Espagne)

48. Les questions restées en suspens lors de la dernière réunion, à savoir celles soulevées aux paragraphes 9 à 12 et 15 (voir par. 107 du rapport TRANS/WP.15/AC.1/100) ont donné lieu à un long débat. L'on est finalement tombé d'accord pour créer un groupe de travail informel dont le mandat général sera le suivant :

- Objectif : parvenir à un niveau d'examen harmonisé en se référant au niveau de compétence que le conseiller à la sécurité doit avoir sur la base de cet examen afin d'être capable de procéder aux vérifications qui lui incombent.

49. L'échange de questionnaires et d'études de cas pourrait servir de base au travail sur l'harmonisation des exigences d'examen.

### **Chapitre 1.4 : Introduction de nouvelles obligations pour le chargeur, le déchargeur et le destinataire**

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2005/56 (Allemagne)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/11 (Espagne)

50. Il a été rappelé que la proposition originale de l'Espagne (TRANS/WP.15/AC.1/2005/32) avait été dans son principe majoritairement approuvée. La nouvelle proposition de l'Espagne a fait l'objet d'un débat contradictoire.

51. Pour sortir de l'impasse, les représentants de l'Autriche et de l'Allemagne ont présenté les suggestions suivantes :

- a) Déterminer les domaines où le déchargeur et le destinataire se partagent les obligations;
- b) Définir le déchargeur;
- c) Déterminer les obligations du déchargeur et, le cas échéant, du vidangeur et du nettoyeur pour les citernes et le vrac;
- d) Modifier en conséquence les obligations du destinataire.

Document informel : INF.37 (Espagne)

52. La représentante de l'Espagne a préparé un nouveau texte (INF.37), sur lequel la Réunion commune ne s'est pas prononcée sur le fond. La Réunion commune a été favorable au principe d'introduire un nouvel intervenant (le déchargeur), avec une définition et des obligations (13 voix pour et 8 contre). L'Espagne soumettra en conséquence une nouvelle proposition qui tiendra compte des observations et commentaires qui lui ont été soumis.

## **Transport d'animaux infectés morts**

Documents informels : INF. 15 (Allemagne)  
INF. 16 (Secrétariat de la CEE/ONU)

53. Les corrections aux amendements 2007 du RID/ADR/ADN ont été adoptées par la Réunion commune (voir annexe 3).

54. A propos du Règlement (CE) No. 1774/2002 auquel il est fait référence dans la note de bas de page 6 au 2.2.62.1.12.2), le représentant de l'Autriche a attiré l'attention sur le fait que l'annexe II de ce Règlement est particulièrement pertinente.

55. Le représentant de l'Allemagne a informé la Réunion commune que dans son pays, dans le cadre de la grippe aviaire, les animaux morts doivent être transportés conformément au 5.5.1 jusqu'au 31 décembre 2006. Les déchets d'hôpitaux sont affectés au No ONU 3291, les échantillons au No ONU 3373 et les cultures du virus de la grippe aviaire ainsi que les échantillons dont on sait qu'ils contiennent ce virus au No ONU 2814.

## **RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL INFORMELS**

### **Rapport du groupe de travail informel sur la révision du chapitre 6.2**

Document informel : INF.13 (EIGA)

56. La Réunion commune a pris note du rapport du groupe de travail informel qui s'est réuni le 18 octobre 2005 et les 7 et 8 février 2006.

57. Elle a décidé qu'il serait préférable d'introduire la définition d'autorité compétente, ainsi que les prescriptions relatives aux divers organes compétents, dans la Partie 1 plutôt que dans la Partie 6.

58. En ce qui concerne le paragraphe 11 du rapport, il a été convenu que l'EIGA continuera de présider le groupe de travail jusqu'à l'élaboration des textes qui seront soumis à la Réunion commune. Cette dernière pourra ainsi analyser et évaluer ces travaux afin de prendre des décisions politiques. Les Etats membres ont été invités à soumettre des propositions substantielles au groupe de travail.

## **QUESTIONS DIVERSES**

### **Utilisation des termes « remplisseur », «emballeur» et «expéditeur»**

Document informel : INF.6 (Secrétariat de l'OTIF)

59. Etant donné qu'une harmonisation sur le plan mondial a peu de chance d'aboutir et que le concept est différent entre le RID/ADR/ADN d'une part et le Règlement type de l'ONU d'autre part, la Réunion commune ne s'est pas opposée à ce que l'Autriche soumette une proposition au Sous-comité d'experts de l'ONU afin qu'il renonce de manière générale à attribuer des obligations concrètes dans les Recommandations de l'ONU et de laisser aux modes de transport le soin de régler ces prescriptions spécifiques.

60. Si le Sous-comité ne devait pas prendre de décision, la Réunion pourrait envisager une formulation passive.

### **Apposition de plaques-étiquettes et de signalisations orange sur les wagons porteurs transportant des véhicules routiers et en trafic ferroutage**

Documents informels : INF.7 (Secrétariat de l'OTIF)  
INF.25 (UIC)  
INF.29 (Belgique)  
INF.31 (Belgique)

61. Considérant que l'ADR n'interdit pas en principe un placardage et une signalisation orange conforme au RID, que ce soit en trafic dit de « route roulante » ou en d'autre type de trafic ferroutage, la Réunion commune a estimé que cela pourrait se faire par compromis sur une base volontaire, tel qu'il en a été décidé pour les transports routiers comprenant un parcours maritime (1.1.4.2.2).

62. Le Groupe de travail WP.15 a été invité à prendre une décision analogue sur la base d'une proposition qui lui sera soumise.

63. Le représentant de l'UIC a, dans ce contexte, souhaité, le cas échéant, que les chemins de fer soient exemptés de ces obligations d'étiquetage et de signalisations pour ce genre de transports.

### **Etiquetage/placardage des petits conteneurs**

Document informel : INF.30 (Belgique)

64. La proposition de la Belgique d'aligner le RID sur l'ADR afin d'harmoniser ces exigences différentes a été accueillie favorablement par la Réunion commune. La Belgique soumettra une proposition pertinente à la Commission d'experts du RID.

65. Pour les petits conteneurs, le représentant de la Norvège a suggéré de revoir de manière générale les dispositions s'appliquant à ces engins de transport (en tant que conteneur ou suremballage par exemple).

### **Fil conducteur pour le calcul des risques**

Document informel : INF.8 (Secrétariat de l'OTIF)

66. La Réunion commune a pris note de l'adoption de ce fil conducteur par la Commission d'experts du RID. Etant donné que ce fil conducteur est conçu de manière générale pour tous les modes de transport, elle a invité le groupe de travail WP.15 à l'appliquer en trafic routier sur une base volontaire, comme dans le RID.

## **ADOPTION DU RAPPORT**

67. Les délégations ayant soumis des documents informels qui n'ont pas été traités au cours de cette session ont été priées d'informer les secrétariats si elles souhaitent les reporter à l'ordre du jour de la prochaine session en tant que documents officiels. Il s'agit des documents suivants : INF.5 (Norvège), INF. 10 (AISE), INF. 11 (Royaume-Uni) avec INF. 24 (Belgique), INF. 12 (EIGA), INF. 17 (Espagne) et INF. 27 (UIRR).

68. La Réunion commune a adopté son rapport sur sa session de mars 2006 et ses annexes, sur la base d'un projet établi par les secrétariats.

-----

**Annexe 1**

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

(voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102/Add.1)

## Annexe 2

### Textes adoptés par la Réunion commune RID/ADR

#### **Partie 1**

- 1.8.5.4** Sous point 7 Modèle du Rapport sur des événements survenant pendant le transport de marchandises dangereuses, remplacer « Sécurité du transport » par « Arrimage non conforme ».  
[document de référence : INF. 28]

#### **Partie 2**

- 2.2.9.1.15** Reçoit la teneur suivante :

« Si cela est indiqué dans la colonne 4 du tableau A du chapitre 3.2, les matières et objets de la classe 9 sont affectés à l'un des groupes d'emballage ci-dessous, selon leur degré de danger.

Groupe d'emballage II : matières moyennement dangereuses  
Groupe d'emballage III : matières faiblement dangereuses. »  
[documents de référence : -/2006/7 et INF.36].

#### **Partie 3**

##### **Chapitre 3.2**

##### **Tableau A**

- No ONU 3391** Remplacer « 333 » par « 43 » dans la colonne 20.
- No ONU 3393** Remplacer « X333 » par « X432 » dans la colonne 20.  
[documents de référence : -/2006/2 et INF.34]

#### **Partie 5**

- 5.3.2.3.2** Ajouter après la rubrique « 43 » :

« X432 matière solide spontanément inflammable (pyrophorique), réagissant dangereusement avec l'eau en dégageant des gaz inflammables »,  
[documents de référence : -/2006/2 et INF. 34]

**Partie 6****6.1.1.4,****6.5.1.6.1 et****6.6.1.2** Ajouter à la fin:

«(Voir aussi EN ISO 16106: 2006 Emballages de transport pour marchandises dangereuses – Emballages, grands récipients pour vrac (GRV) et grands emballages pour marchandises dangereuses – Directives pour l'application de ISO 9001)».

[Document de référence: INF.39]

**6.2.2** Dans le tableau, ajouter les nouvelles références ci-après aux normes:

| Référence   | Titre du document   | Sous-sections et paragraphes applicables |
|---|---|--|
| <i>pour les contrôles et épreuves périodiques</i> |   |  |
| prEN 14912  | Équipements pour GPL et leurs accessoires – Contrôle et maintenance des robinets de bouteilles de GPL lors du contrôle périodique des bouteilles  | 6.2.1.6                                  |
| <i>pour la conception et la fabrication</i>       |   |  |
| prEN 14638-1                                      | Bouteilles à gaz transportables – Récipients rechargeables d'une capacité ne dépassant pas 150 litres – Partie 1: Bouteilles en acier inoxydable austénitique conçues sur la base de données expérimentales | 6.2.1.1 et 6.2.5.1                       |
| prEN 14893  | Équipements pour GPL et leurs accessoires – Fûts de GPL en acier soudé d'une capacité comprise entre 150 et 1 000 litres  | 6.2.1.1.1 et 6.2.1.5.1                   |

[Document de référence: INF.39]

**6.8.2.1.23** Modifier le texte correspondant à « $\lambda = 0,8$ » comme suit:

« $\lambda = 0,8$ : les cordons de soudure doivent être vérifiés autant que possible visuellement sur les deux faces et doivent être soumis, par sondage, à un contrôle non destructif. Tous les raccords soudés en T, dont l'examen de la soudure révèle une longueur totale supérieure ou égale à 10 % de la somme des longueurs de toutes les soudures longitudinales, circulaires et radiales (aux extrémités de la citerne), doivent être éprouvés.»

[Documents de référence: 2006/10 et INF.38]

**6.8.2.4.2 et****6.8.2.4.3** Modifier comme suit:

«**6.8.2.4.2** Les réservoirs et leurs équipements doivent être soumis à des contrôles périodiques au moins tous les huit ans/six ans. | cinq ans.

Ces examens périodiques comprennent:

- l'examen de l'état intérieur et extérieur;
- une épreuve d'étanchéité du réservoir avec l'équipement conformément au 6.8.2.4.3 ainsi qu'une vérification du bon fonctionnement de tout l'équipement;
- en règle générale, une épreuve de pression hydraulique<sup>9</sup> (pour la pression d'épreuve applicable aux réservoirs et compartiments, le cas échéant, voir 6.8.2.4.1).

Les enveloppes d'isolation thermique ou autre ne doivent être enlevées que dans la mesure où cela est indispensable à une appréciation sûre des caractéristiques du réservoir.

Pour les citernes destinées au transport de matières pulvérulentes ou granulaires, et avec l'accord de l'expert agréé par l'autorité compétente, les épreuves de pression hydraulique périodiques peuvent être supprimées et remplacées par des épreuves d'étanchéité selon 6.8.2.4.3, à une pression effective intérieure au moins égale à la pression maximale de service.

**6.8.2.4.3** Les réservoirs et leurs équipements doivent être soumis à des contrôles intermédiaires tous les quatre ans/trois ans/deux ans et demi [après chaque contrôle (initial, intermédiaire ou périodique).]

Ces contrôles intermédiaires comprennent une épreuve d'étanchéité du réservoir avec l'équipement ainsi qu'une vérification du bon fonctionnement de tout l'équipement. La citerne doit pour cela être soumise à une pression effective intérieure au moins égale à la pression maximale de service. Pour les citernes destinées au transport de liquides ou de matières solides pulvérulentes ou granulaires, lorsqu'elle est réalisée au moyen d'un gaz, l'épreuve d'étanchéité doit être effectuée à une pression au moins égale à 25 % de la pression maximale de service. Dans tous les cas, elle ne doit pas être inférieure à 20 kPa (0,2 bar) (pression manométrique).

Pour les citernes munies de dispositifs de mise à l'atmosphère et d'un dispositif propre à empêcher que le contenu ne se répande au-dehors si la citerne se renverse, la pression d'épreuve d'étanchéité est égale à la pression statique de la matière de remplissage.

L'épreuve d'étanchéité doit être effectuée séparément sur chaque compartiment des réservoirs compartimentés.».

[Documents de référence: -/2006/6, INF.21 et INF.38]

**6.8.2.5.1** Supprimer la note (voir amendements 2007 apportés au RID et à l'ADR).

[Documents de référence: INF.21 et INF.38]

**6.8.2.6** Dans le tableau, ajouter les nouvelles références à des normes ci-après:

| Sous-sections et paragraphes applicables | Référence     | Titre du document  |
|--|---------------|--|
| <i>Pour toutes les citernes</i>          |               |  |
| 6.8.2.2.1                                | EN 14432:2006 | Citernes destinées au transport de matières dangereuses – Équipements pour les citernes destinées au transport de produits chimiques liquides – Vannes de mise en pression de la citerne et de déchargement du produit |
| 6.8.2.2.1                                | EN 14433:2006 | Citernes destinées au transport de matières dangereuses – Équipements pour les citernes destinées au transport de produits chimiques liquides – Clapets de fond  |

[Document de référence: INF.39]

**6.8.3.4.6** Modifier comme suit:

«**6.8.3.4.6** Par dérogation aux prescriptions du 6.8.2.4, les contrôles périodiques prévus au 6.8.2.4.2 doivent avoir lieu:

- a) au plus tard tous les trois ans | au plus tard tous les deux ans et demi  
pour les citernes destinées au transport du numéro ONU 1008 trifluorure de bore, du numéro ONU 1017 chlore, du numéro ONU 1048 bromure d'hydrogène anhydre, du numéro ONU 1050 chlorure d'hydrogène anhydre, du numéro ONU 1053 sulfure d'hydrogène, du numéro ONU 1067 tétr oxyde de diazote (dioxyde d'azote), du numéro ONU 1076 phosgène ou du numéro ONU 1079 dioxyde de soufre;
- b) au plus tard après six ans | au plus tard après huit ans  
de service et ensuite, au minimum tous les 12 ans pour les citernes destinées au transport des gaz liquéfiés réfrigérés.

Les contrôles intermédiaires prévus au 6.8.2.4.3 doivent être | Une épreuve d'étanchéité ou un contrôle intermédiaire conforme au 6.8.2.4.3 peut

effectués au plus tard six ans après chaque contrôle périodique. | être effectuée, à la demande de l'autorité compétente, entre deux contrôles périodiques successifs.

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.».

[Documents de référence: INF.14, INF.21 et INF.38].

**6.10.3.7 a)** Modifier comme suit:

«a) la potence est munie d'un obturateur interne ou externe fixé directement sur le réservoir, ou directement sur un coude soudé au réservoir; une couronne dentée tournante peut être adaptée entre le réservoir ou le coude et l'obturateur externe, si cette couronne dentée tournante est placée dans la zone protégée et que le dispositif de commande de l'obturateur est protégé par un boîtier/couvercle contre les risques d'arrachement par des sollicitation externes;».

[Documents de référence: 2006/4 et INF.38]

[Il sera recommandé au WP.15 d'adopter le présent texte, la date d'entrée en vigueur ayant été fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2007. En revanche, s'agissant du RID, le présent texte ne pourra entrer en vigueur que le 1<sup>er</sup> janvier 2009.]

---

### Annexe 3

#### Correction aux amendements 2007 du RID/ADR/ADN

Ces amendements seront pris en considération dans l'édition 2007 du RID/ADR/ADN.

#### **Partie 2**

**2.2.62.1.12.1** Remplacer le texte de la note 6 (anciennement note 4) par le texte complet de la note [RID: (8)]/[ADR/ADN: (1)] se rapportant à la section 5.5.1.1:

*«<sup>6</sup> Des réglementations existent en l'occurrence, par exemple dans la Directive 91/628/CEE du 19 novembre 1991, relative à la protection des animaux en cours de transport (Journal officiel des Communautés européennes, No L 340 du 11.12.1991, p.17) et dans les Recommandations du Conseil européen (Comité ministériel) pour le transport de certaines espèces d'animaux. ».*

[Document de référence: INF.15].

**2.2.62.1.12.2** À la fin du deuxième sous-paragraphe, ajouter un appel de note renvoyant à une nouvelle note 7 libellée comme suit (note [RID: (10)]/[ADR/ADN: (2)] actuelle se rapportant au paragraphe 5.5.1.3):

*«<sup>7</sup> Des dispositions applicable aux animaux morts infectés existent en l'occurrence, par exemple dans le Règlement CE n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine (Journal officiel des Communautés européennes, No L 273 du 10.10.2002 p.1). ».*

[Documents de référence: INF.15 et INF.16].

#### **Partie 3**

#### **Chapitre 3.2**

#### **Tableau B**

Dans la rubrique « GOUDRONS LIQUIDES » ajouter « , ayant un point d'éclair d'au plus 60 °C ».

Dans les rubriques « Bitume », « Cut-backs bitumineux » et « Liants routiers » ajouter « ayant un point d'éclair d'au plus 60 °C ».

Ajouter les nouvelles rubriques suivantes :

| Nom et description  | No ONU | Rem. | (RID seul :)<br>Code NHM |
|---|--------|------|--------------------------|
| Asphalte ayant un point d'éclair supérieur à 60 °C, à une température égale ou supérieure à son point d'éclair, voir  | 3256   |      | 271490                   |
| Asphalte à une température égale ou supérieure à 100 °C et inférieur à son point d'éclair   | 3257   |      | 271490                   |
| Bitume ayant un point d'éclair supérieur à 60 °C, à une température égale ou supérieure à son point d'éclair, voir  | 3256   |      | 271320                   |
| Bitume à une température égale ou supérieure à 100 °C et inférieur à son point d'éclair   | 3257   |      | 271320                   |
| Cut backs bitumineux ayant un point d'éclair supérieur à 60 °C, à une température égale ou supérieure à son point d'éclair, voir  | 3256   |      | 271500                   |
| Cut backs bitumineux à une température égale ou supérieure à 100 °C et inférieur à son point d'éclair   | 3257   |      | 271500                   |
| GOUDRONS LIQUIDES, y compris les liants routiers et les cut backs bitumineux, ayant un point d'éclair supérieur à 60 °C, à une température égale ou supérieure à son point d'éclair, voir | 3256   |      | 27++++                   |
| GOUDRONS LIQUIDES, y compris les liants routiers et les cut backs bitumineux, à une température égale ou supérieure à 100 °C et inférieur à son point d'éclair                            | 3257   |      | 27++++                   |
| Liants routiers ayant un point d'éclair supérieur à 60 °C, à une température égale ou supérieure à son point d'éclair, voir   | 3256   |      | 271490                   |
| Liants routiers à une température égale ou supérieure à 100 °C et inférieur à son point d'éclair  | 3257   |      | 271490                   |

[Documents de référence : 2006/5 et INF.35]

## Partie 5

**5.4.1.1.6.3** Reçoit la teneur suivante :

- « **5.4.1.1.6.3** a) Lorsque des citernes, (RID seul : wagons-batteries,) véhicules-batteries ou CGEM vides, non nettoyés sont transportés vers l'endroit approprié le plus proche, où le nettoyage ou la réparation peut avoir lieu, conformément aux dispositions du 4.3.2.4.3, la mention supplémentaire suivante doit être incluse dans le document de transport : « **Transport selon 4.3.2.4.3** ».

- b) Lorsque des (RID seul. : wagons,) des véhicules ou des conteneurs vides, non nettoyés sont transportés vers l'endroit approprié le plus proche où le nettoyage ou la réparation peut avoir lieu, conformément aux dispositions du 7.5.8.1, la mention supplémentaire suivante doit être incluse dans le document de transport : « **Transport selon 7.5.8.1** ». »

[document de référence : TRANS/WP.15/AC.1/2005/39].

### 5.5.1

Modifier comme suit:

«(Réservé)».

Amendement de conséquence: Même amendement à la table des matières.

[Document de référence: INF.15 et INF.16]

---