



Conseil économique et social

Distr. générale
20 mai 2010
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 printemps 2010¹

tenue à Berne du 22 au 26 mars 2010

Additif²

Annexe I

Rapport du Groupe de travail sur les citernes

Le secrétariat a reçu de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) la traduction anglaise du rapport du Groupe de travail sur les citernes, établi en allemand et partiellement en anglais par le représentant de l'Allemagne en cours de session (document informel INF.42). Ce rapport est reproduit ci-après.

¹ Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2010-A. Sauf indication contraire, les autres documents auxquels il est fait référence dans le présent rapport et qui portent une cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/ suivie de l'année et d'un numéro de série ont été diffusés par l'OTIF sous la cote OTIF/RID/RC/ suivie de l'année et du même numéro de série.

² Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2010-A/Add.1.

Rapport du Groupe de travail sur les citernes

1. Le Groupe de travail sur les citernes s'est réuni à Berne du 22 au 24 mars 2010, conformément au mandat que lui avait confié la Réunion commune RID/ADR/ADN. Les documents ont été présentés en séance plénière.
2. Le Groupe de travail sur les citernes a examiné les documents officiels et informels suivants:
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/4 (UIC), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/5 (UIC), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/6 (UIC), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/13, par. 8 à 10 (Secrétariat de l'OTIF), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/14 (CENCC), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/18 (Pays-Bas), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/20 (Belgique), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/38 (Pays-Bas), documents informels INF.7 (Suède), INF.8 (Allemagne), INF.10 (Pays-Bas), INF.16 (CEFIC), INF.17 (CEN), INF.24 (Italie), INF.26 (Suède), INF.28 (Secrétariat de la CEE), INF.35 (CEFIC), INF.36 (Roumanie) et INF.37 (Finlande).
3. Le Groupe de travail sur les citernes était composé de 21 experts de 11 pays et de cinq organisations non gouvernementales (ONG).
4. Les documents ont été examinés dans un ordre dicté par les exigences et la présence des experts.

Point 1

Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/4 (UIC) – Obligations du transporteur dans l'optique du contrôle du respect de la date d'épreuve

5. Selon le 1.4.2.2.1 d), le transporteur doit s'assurer que la date de la prochaine épreuve pour les citernes n'est pas dépassée. Cette date peut toutefois, dans des cas définis (comme dans le cas d'épreuves intermédiaires selon le 6.7.3.15.2 ou le 6.8.2.4.3), être dépassée de trois mois. Dans un souci de clarté juridique, l'UIC a proposé de tenir compte de cette réalité dans le 1.4.2.2.1 et d'en expliquer la raison dans un NOTA.
6. Le Groupe de travail a examiné la proposition et est également convenu de la nécessité de procéder à la rédaction d'un amendement. Le texte ci-après a été adopté, avec des modifications d'ordre rédactionnel:

Le paragraphe 1.4.2.2.1 d) reçoit la teneur suivante (le texte modifié est indiqué en caractères gras):

«d) S'assurer que la date ~~de la prochaine épreuve~~ **d'expiration du dernier contrôle périodique ou intermédiaire** pour les wagons-citernes/véhicules-citernes, wagons-batteries/véhicules-batteries, wagons avec citernes amovibles/citernes démontables, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM n'est pas dépassée;».

Il a aussi été proposé, comme corollaire, de modifier la disposition figurant au 1.4.3.3 b):

Au 1.4.3.3 b), remplacer «de la prochaine épreuve» par «d'expiration du dernier contrôle périodique ou intermédiaire».

7. En raison de la décision prise par le Groupe de travail concernant le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/6, la proposition d'amendement au NOTA n'a pas été adoptée.

Point 2**Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/6 (UIC) – Remplissage et transport de wagons-citernes/véhicules-citernes après expiration du délai pour le contrôle périodique et le contrôle intermédiaire**

8. Dans le RID/ADR 2009, le 6.8.2.4.3 a été modifié de sorte que les contrôles intermédiaires effectués sur les citernes puissent également être réalisés trois mois avant ou après la date définie. L'UIC a considéré que cela permettait un alignement partiel sur les lignes directrices applicables aux citernes mobiles. S'agissant de celles-ci, le chapitre 6.7 précise qu'elles ne peuvent être remplies au-delà des délais fixés dans le 6.7.19.2 et que si elles ont été remplies avant l'expiration du délai prévu pour le contrôle périodique, elles peuvent être transportées dans une période maximale de trois mois après expiration de ce délai. Ces considérations supplémentaires n'existent pas pour les citernes conformes au chapitre 6.8. Par conséquent, pour clarifier la situation, l'UIC a proposé d'ajouter une disposition analogue au chapitre 6.8.

9. La proposition visant à harmoniser les dispositions a fait l'objet d'un long débat. Le Groupe de travail a estimé que l'extension du champ d'application de la règle, introduite pour la première fois dans le RID/ADR 2009, n'améliorerait pas la situation et n'était pas nécessaire dans le cadre des transports terrestres européens, compte tenu de la faible longueur, en général, des itinéraires. À cet égard, il a également été fait mention du fait qu'il était possible d'acheminer des citernes vides, non nettoyées, après expiration des délais pour les épreuves fixés au 4.3.2.4.4.

10. La proposition n'a donc pas été adoptée. Après un bref débat, le Groupe de travail a rejeté la proposition visant à ajouter les dispositions aux chapitres 4.2 et 4.3, la question méritant d'être examinée tout d'abord par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU.

Point 3**Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/5 (UIC), documents informels INF.8 (Allemagne), INF.16 (CEFIC) et INF.35 (CEFIC) – Obligations du remplisseur dans l'optique du contrôle des fermetures sur les wagons et les véhicules-citernes**

11. Selon le 6.8.2.2.2, chaque ouverture par le bas pour le remplissage ou la vidange de citernes doit être, selon le code-citerne de la matière à remplir, équipée d'au moins deux ou trois fermetures indépendantes l'une de l'autre. Ces fermetures se composent:

- a) D'un obturateur externe et d'un dispositif de fermeture, ou
- b) D'un obturateur interne, d'un obturateur externe et d'un dispositif de fermeture.

12. Dans le cadre de ses obligations, selon les termes du 1.4.3.3 f), le remplisseur n'est toutefois tenu qu'au contrôle de l'étanchéité du dispositif de fermeture. Pour éviter les pertes par fuite, l'UIC a estimé qu'il convenait que cette obligation de contrôle soit étendue également au contrôle du ou des obturateurs internes et externes.

13. Cette demande a été longuement débattue, à la lumière des documents informels INF.8 et INF.35 présentés par l'Allemagne et le CEFIC. Au cours du débat, la majorité des membres du Groupe de travail a noté que pour des raisons relatives à la législation en matière de sécurité au travail et pour des raisons techniques, les prescriptions ne seraient pas faciles à mettre en œuvre. La question de savoir notamment quelle solution technique utiliser au cas d'espèce pour satisfaire aux exigences de protection n'était pas tranchée. Comme le deuxième obturateur et le bouchon de protection, les dispositifs de fermeture généralement utilisés jusqu'à présent étaient souvent pourvus d'un filetage. Jusqu'à présent, le fonctionnement de ces dispositifs n'avait pas été suffisamment défini; il s'effectuait de diverses manières.

14. Les experts ont examiné différentes façons de résoudre la question: par exemple, procéder à une double vérification de la fermeture correcte du dispositif, utiliser des fermetures spéciales a priori plus étanches ou appliquer des instructions de travail sur les lieux de remplissage et de vidange. Ces instructions de travail ont été également proposées par le CEFIC et appuyées par le Groupe de travail.

15. Les conceptions techniques des véhicules routiers et ferroviaires étant différentes, il existe une solution propre à chaque mode de transport. Aussi, pourrait-il s'avérer nécessaire de poursuivre les discussions afin de trouver une solution définitive au problème des pertes par fuites.

16. À l'issue du débat, le Groupe de travail a toutefois proposé une autre formulation, pour l'heure:

Le paragraphe 1.4.3.3 f) reçoit la teneur suivante (le texte modifié est indiqué en caractères gras):

«f) Il doit, après le remplissage de la citerne, **s'assurer que toutes les fermetures sont en position fermée et qu'il n'y a pas de fuite**».

17. À cet égard, le Groupe de travail a également examiné un amendement destiné à être éventuellement apporté au 4.3.2.3.3, dont certaines prescriptions concernent aussi l'étanchéité des dispositifs de fermeture, et il a proposé d'apporter la modification ci-après (le texte modifié est indiqué en caractères gras):

«4.3.2.3.3 Lors du remplissage et de la vidange des citernes, wagons-batterie/véhicules-batteries et CGEM, des mesures appropriées doivent être prises pour empêcher que des quantités dangereuses de gaz et de vapeurs ne soient libérées. Les citernes, wagons-batterie/véhicules-batteries et CGEM doivent être fermés de façon que le contenu ne puisse se répandre de manière incontrôlée à l'extérieur. Les ouvertures des citernes à vidange par le bas doivent être fermées au moyen de bouchons filetés, de brides pleines ou d'autres dispositifs aussi efficaces. ~~L'étanchéité des dispositifs de fermeture des citernes, ainsi que des véhicules batteries et CGEM, doit être vérifiée par le remplisseur, après le remplissage de la citerne.~~ **Après le remplissage de la citerne, le remplisseur doit s'assurer que toutes les fermetures des citernes, wagons-batterie/véhicules-batteries et CGEM sont en position fermée et qu'il n'y a pas de fuite.** Cela s'applique ~~en particulier également~~ à la partie supérieur du tube plongeur.».

Point 4

Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/13 (Secrétariat de l'OTIF) – Questions restées en suspens lors de la Commission d'experts du RID, documents informels INF.38 (Secrétariat de l'OTIF), INF.26 (Suède), INF.17 (CEN) – Mandat en vue d'une norme définissant les prescriptions relatives aux pare-flammes sur les véhicules-citernes

18. Le Groupe de travail a débattu de la nécessité de conserver des dispositions transitoires caduques, car il n'était pas toujours facile de savoir si les nouvelles dispositions s'appliquaient aux vieilles citernes transportées conformément aux dispositions transitoires. Les utilisateurs avaient différents points de vue, par exemple sur la question de savoir si les citernes transportées conformément aux dispositions transitoires générales doivent ou non porter un marquage en conséquence. Devant ce type de situations, le Groupe de travail a estimé qu'il était nécessaire de conserver les dispositions transitoires, mais a reconnu que celles-ci devaient, de manière générale, être révisées à l'avenir. Ce travail devrait être effectué en fonction de chacun des modes de transport.

19. En ce qui concerne le 1.6.3.18 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/13 et du document informel INF.38, il a été proposé d'ajouter, dans le RID/ADR de 2011, les paragraphes suivants:

(RID:)

1.6.3.18 Modifier les deuxième et troisième paragraphes comme suit:

«Cependant, ils doivent être marqués du code-citerne correspondant et, le cas échéant, des codes alphanumériques correspondants des dispositions spéciales TC et TE conformément au 6.8.4.».

(ADR:)

1.6.3.18 Ajouter, à la fin:

«à condition que l'affectation au code-citerne correspondant et le marquage correspondant aient été effectués.».

(RID/ADR:)

1.6.4.12 Ajouter un nouveau paragraphe à la fin:

«Cependant, ils doivent être marqués du code-citerne correspondant et, le cas échéant, des codes alphanumériques correspondants des dispositions spéciales TC et TE conformément au 6.8.4.».

20. Les dispositions transitoires prévues au 1.6.3.39 et au 1.6.3.40, qui ont été adoptées à l'occasion de la dernière réunion, ont été examinées de nouveau, sur la base du document informel INF.26 présenté par la Suède. Le texte existant a été approuvé. Le Groupe de travail a fait valoir que l'adaptation des citernes existantes et le montage d'arrête-flammes répondant aux nouvelles prescriptions du RID/ADR de 2011 n'étaient pas chose facile. En particulier, s'agissant des citernes ventilées non pressurisées pour produits pétroliers, il existe en Europe de nombreux modèles différents ne permettant pas ce type d'action. La première proposition du document informel INF.26 a donc été rejetée.

21. La deuxième proposition, qui visait à créer un Groupe de travail des normes CEN, a été examinée conjointement avec le document informel INF.17 du Groupe de travail CEN/TC 296 WG7. La proposition du CEN a bénéficié d'un soutien de principe, bien que le but de la manœuvre ne soit pas clair (voir Résolution 139 du CEN/TC 296). Les propositions visant à résoudre la question du montage d'arrête-flammes adaptés et efficaces, dans les dispositifs d'aération, sur les citernes servant au transport de pétrole devront être rédigées. La Réunion commune du Groupe de travail sur les citernes devrait être informée en temps utile des objectifs de ce Groupe de travail en charge des normes.

Point 5

Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/14 (CENCC) – Systèmes pour additifs montés sur les citernes destinées au transport du numéro ONU 1202, huile de chauffe légère

22. Les propositions avancées dans le présent document en vue d'ajouter des dispositions dans les règlements relatifs aux systèmes pour additifs ont été examinées séparément, en fonction de leur faisabilité. Il a été convenu que ces dispositions étaient nécessaires, car ces systèmes sont déjà largement utilisés sur les citernes servant au transport de produits pétroliers. Toutefois, avant de traiter plus avant la question, il conviendrait de répondre aux interrogations ci-après dans le cadre d'une proposition révisée adressée à la prochaine Réunion commune:

- a) Quels pourraient être les additifs? À quels numéros ONU devraient-ils être affectés?
- b) Comment faudrait-il concevoir les conteneurs de stockage pour additifs (matériau, épaisseur minimale de la paroi, forme, soudabilité)?
- c) Quelle est la taille maximale que peut avoir un conteneur pour additifs (450 litres a été jugé trop grand, 100 litres dans plusieurs conteneurs a été considéré comme acceptable)?
- d) Où peut-être installé le conteneur pour additif (à l'intérieur de la citerne, à l'extérieur de la citerne ou indifféremment) et comment doit-il être protégé?

- e) Dans quelles conditions le dispositif de dosage peut-il être intégré dans le système de distribution?
- f) Comment évaluer un système pour additif? Fait-il partie de l'équipement des citernes ou s'agit-il d'un «équipement supplémentaire» qui doit être évalué différemment?
- g) Où traiter de tels systèmes dans la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses (partie 6 ou 9)?

Point 6

Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/18 (Pays-Bas) – 4.3.4.1.2: Codes-citerne des matières toxiques par inhalation

23. Cette question, qui a déjà été débattue au sein du WP.15, ainsi que les tâches du Groupe de travail énoncées au paragraphe 6 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/13 ont été examinées. La proposition des Pays-Bas visant à adapter l'approche rationalisée a été adoptée sur le principe. Les amendements proposés par le secrétariat de l'OTIF ont également été examinés et adoptés, moyennant quelques modifications d'ordre rédactionnel. Il a été estimé suffisant de faire un renvoi vers la note de bas de page concernant la classe uniquement, et non le code de classement.

24. Le tableau ci-après indique les modifications qui ont été proposées (le nouveau texte apparaît en caractères gras):

L10CH	3	FT1	I
		FT2	I
		FC	I
		FTC	I
	6.1*	T1	I
		T2	I
		T3	I
		T4	I
		T5	I
		T6	I
		T7	I
		TF1	I
		TF2	I
		TF3	I
		TS	I
		TW1	I
		TO1	I
		TC1	I
		TC2	I
		TC3	I
TC4	I		
TFC	I		
TFW	I		
ainsi que les groupes de matières autorisées pour les codes-citerne LGAV, LGBV, LGBF, L1.5BN, L4BN, L4BH et L10BH			
* Il convient d'affecter le code-citerne L15CH aux matières de toxicité à l'inhalation inférieure ou égale à 200 ml/m³ et de concentration de vapeur saturée supérieure ou égale à 500 LC₅₀.			

L15CH	3	FT1	I
	6.1**	T1	I
		T4	I
		TF1	I
		TW1	I
		TO1	I
		TC1	I
		TC3	I
		TFC	I
	TFW	I	
ainsi que les groupes de matières autorisées pour les codes-citerne LGAV, LGBV, LGBF, L15BN, L4BN, L4BH, L10BH et L10CH			
** Il convient d'affecter ce code-citerne aux matières de toxicité à l'inhalation inférieure ou égale à 200 ml/m ³ et de concentration de vapeur saturée supérieure ou égale à 500 LC ₅₀ .			

Point 7

Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/20 (Belgique) – Disposition spéciale TT8, Référence aux normes EN 473 et ISO 9712

25. L'objectif de la présente proposition était de préciser les qualifications que les personnes effectuant les contrôles magnétoscopiques devaient avoir, conformément à la disposition spéciale TT8.

26. Les participants au débat au sein du Groupe de travail sont partis du postulat que les organismes de contrôle étaient chargés de contrôler les réservoirs de gaz marqués d'un π et que ces organismes devaient répondre aux exigences de la disposition spéciale TT9. Certains membres du Groupe de travail étaient indécis quant à savoir si ces contrôles pouvaient être effectués que par du personnel certifié, et donc qualifié, conformément à la norme mentionnée.

27. Lors du vote organisé après le débat, une large majorité s'est déclarée favorable à l'adoption de la proposition, qui a été reproduite ci-dessous, avec quelques modifications d'ordre rédactionnel:

Modifier la disposition spéciale TT8 comme suite (le nouveau texte apparaît en caractères gras):

«TT8 Les citernes sur lesquelles figure la désignation officielle de transport requise pour le numéro ONU 1005 AMMONIAC ANHYDRE, conformément aux 6.8.3.5.1 à 6.8.3.5.3 et construites en acier à grain fin avec une limite d'élasticité supérieure à 400 N/mm², conformément à la norme du matériau, doivent être soumises, lors de chaque épreuve périodique selon le 6.8.2.4.2, à un contrôle magnétoscopique pour détecter les fissures superficielles.

Doivent être contrôlées, dans la partie inférieure de chaque réservoir, les soudures circulaires et longitudinales sur au moins 20 % de leur longueur, toutes les soudures des tubulures et toute zone de réparation ou de meulage.

Si le marquage de la matière sur la citerne ou sur la plaque de la citerne est retiré, un contrôle magnétoscopique doit être réalisé et ces actions doivent être enregistrées dans l'attestation d'épreuve jointe au dossier de citerne.

Ces contrôles magnétoscopiques doivent être réalisés par une personne compétente qualifiée pour cette méthode selon la norme EN 473 (Essais non destructifs – Qualification et certification du personnel END – Principes généraux).».

Point 8

Document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/38 et document informel INF.10 (Pays-Bas) – Définition de la pression maximale de service, au 1.2.1

28. La proposition visant à préciser les modalités de mesure de la pression maximale de service, définie au 1.2.1, a fait l'objet d'un long débat. Bien qu'il y ait accord de principe pour la rendre plus claire, la majorité du Groupe de travail a estimé qu'il était nécessaire de fournir des éclaircissements sur le texte proposé et sur l'alinéa *c* de la définition.

29. Le problème, c'est que lorsque l'on mesure la pression au sommet de la citerne, on ne mesure pas la pression la plus haute, en raison de la colonne liquide. La proposition devrait être révisée afin de rendre les choses plus claires. Elle a été reportée à la prochaine réunion.

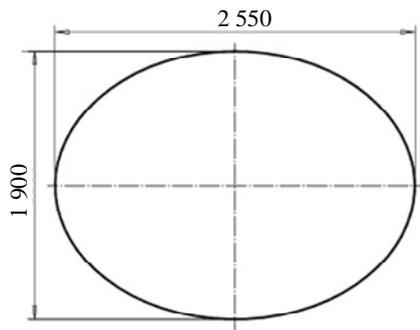
Point 9

Documents informels INF.7 (Suède), INF.37 (Finlande) – Interprétation de la section elliptique mentionnée au 6.8.2.1.20 et dans la norme EN 13094

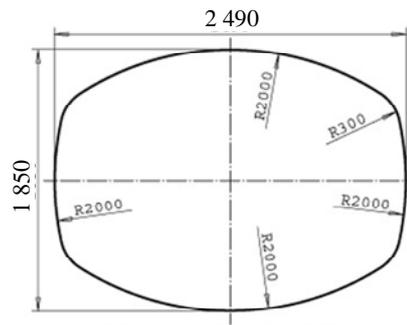
30. Si les citernes sont munies d'une protection contre l'endommagement dû à un choc latéral ou à un renversement, conformément au 6.8.2.1.20, l'autorité compétente peut autoriser la réduction de l'épaisseur minimale de la paroi, proportionnellement à cette protection. Le 6.8.2.1.20 b) de l'ADR indique les conditions dans lesquelles il est considéré qu'il y a protection contre l'endommagement pour les liquides.

31. Dans le document informel INF.7, la Suède s'est enquis de l'interprétation que donnait la Réunion commune de la section elliptique des citernes, l'affectation aux diverses mesures de protection dépendant notamment de ces données. Avec l'aide de plusieurs photographes, le Groupe de travail a examiné les conditions d'affectation des mesures de protection. Il a estimé qu'il était également possible d'avoir une citerne combinant plusieurs formes (par exemple, où la moitié supérieure pourrait être cylindrique et la moitié inférieure du réservoir pourrait être elliptique). Dans le cas de cette forme, on pourrait affecter la mesure de protection prévue au 6.8.2.1.20 b) 1.

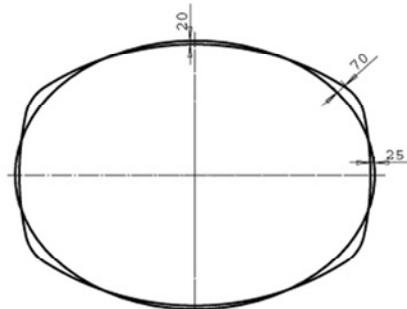
32. Le document informel INF.37, présenté par la Finlande et qui a également été examiné, illustre les formes de citernes que le Groupe de travail classait. Selon cette classification, seule la forme indiquée dans la première illustration (forme elliptique pure du point de vue mathématique) peut exiger cette mesure de protection, même compte tenu des écarts inhérents à la fabrication. Toutes les autres formes doivent être affectées à la mesure de protection du 6.8.2.1.20 b) 4 ou aux «autres» formes correspondantes de la norme EN 13094. Le représentant de l'Allemagne s'est inquiété du fait que les descriptions figurant sous les illustrations ne correspondaient pas aux diagrammes.



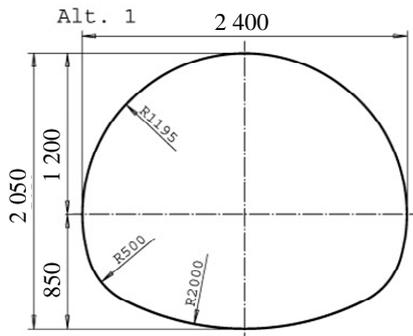
3 770 L/m Forme elliptique pure du point de vue mathématique



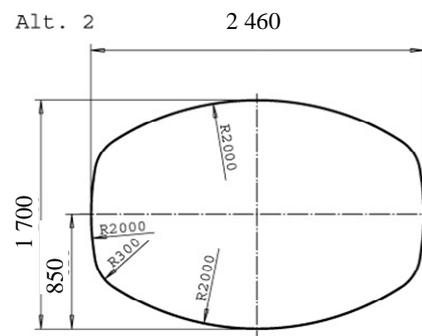
Forme elliptique en Finlande Rmax = 2 000 mm 3 830 L/m



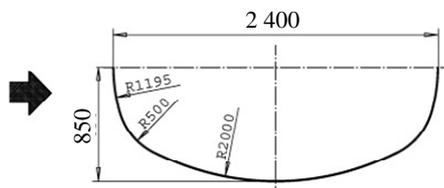
Différence



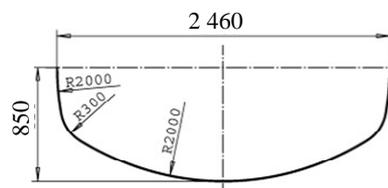
Alt. 1 Forme elliptique en Allemagne



Alt. 2 Forme elliptique en Finlande Rmax = 2 000 mm



Forme elliptique en Allemagne (moitié inférieure de la citerne)



Forme elliptique en Finlande (moitié inférieure de la citerne) Rmax = 2 000 mm

Point 10

Document informel INF.24 (Italie) – Transport du tétrafluoroéthylène, stabilisé (numéro ONU 1081)

33. Dans leur proposition, les experts italiens ont fait observer que le transport de la matière relevant du numéro ONU 1081 dans des CGEM ONU est autorisé. Du fait que la nouvelle Directive relative aux équipements sous pression transportables ne s'applique pas aux CGEM ONU, l'Italie a souhaité autoriser également le transport de cette matière dans des CGEM conformes au chapitre 6.8. Pour ce faire, il a été proposé d'ajouter la mention «(M)» dans la colonne (12) du tableau A du chapitre 3.2.

34. Le Groupe de travail n'est pas parvenu à s'entendre sur la présente proposition pour les motifs suivants:

- Il existe des différences entre les CGEM conformes au chapitre 6.7 et ceux conformes au chapitre 6.8 (pas d'éléments soudés et pas de citernes parmi les CGEM ONU), et
- Les documents de référence justifiant de l'absence de toute mention particulière au chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) pour les citernes et les CGEM ne sont pas suffisamment connus.

35. L'Italie a été priée de préciser ces questions dans le cadre d'une proposition officielle.
