

**Conseil économique et social**

Distr. générale
13 avril 2016
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 2016¹**

qui s'est tenue à Berne du 14 au 18 mars 2016

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

1. Le Groupe de travail sur les citernes s'est réuni à Berne du 14 au 16 mars 2016, sur mandat de la Réunion commune RID/ADR/ADN, sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni), M. Kees de Putter (Pays-Bas) remplissant les fonctions de secrétaire. Les documents pertinents ont été soumis à la session plénière et communiqués au Groupe de travail aux fins d'examen.

¹ Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2016-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'OTIF sous la cote OTIF/RID/RC/2016-A/Add.1.



2. Le Groupe de travail sur les citernes, qui se compose de 28 experts représentant 12 pays et 7 organisations non gouvernementales a examiné les documents suivants :

Documents officiels : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/10 (Roumanie)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/11 (Norvège)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/12 (Royaume-Uni)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/13 (Royaume-Uni)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/17 (Suisse).

Documents sans cote : INF.5 (OTIF)
INF.16 (Fédération de Russie)
INF.17 (Royaume-Uni)
INF.21 (UIC/CEFIC)
INF.36 (OTIF)
INF.45 (France)
INF.48 (Royaume-Uni)
INF.49 (France).

Faute de temps, les documents ci-dessous n'ont pas pu être examinés et leur examen a donc été reporté à la prochaine session :

INF.10 (CEN)
INF.12 (Pays-Bas)
INF.13 (Pays-Bas)
INF.18 (EIGA)
INF.34 (Fédération de Russie)
INF.38 (AEGPL)
INF.39 (AEGPL).

Point 1 : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/10 (Roumanie) – Définitions de l'acier de référence et de l'acier doux

3. Ce document a pour objet d'étudier les conséquences de la suppression des définitions de l'acier de référence et de l'acier doux dans le chapitre 6.7 et de leur remplacement par les définitions figurant dans la section 1.2.1 du RID/ADR. Comme l'avait demandé la Roumanie, le Groupe de travail a examiné la signification des définitions figurant dans la section 2.2.7, parallèlement aux chapitres 6.4, 6.5, et 6.7, et dans la section 1.2.1 parallèlement au chapitre 6.8.

4. Le Groupe de travail pourrait admettre que les définitions de l'acier de référence et de l'acier doux figurant dans la section 1.2.1, examinées parallèlement aux chapitres 6.8 et 6.7, ont un contenu identique, même si des termes ont été rajoutés à la définition de l'acier doux dans le 6.7. D'un point de vue technique, le remplacement des définitions du 6.7 par les définitions du 1.2.1 ne devrait pas entraîner de graves conséquences.

Cependant, certains participants se sont demandé s'il était vraiment utile de déplacer des définitions faisant partie d'un ensemble d'environ 15 définitions figurant dans les sections 6.7.2, 6.7.3 et 6.7.4.

5. À propos du terme « acier de référence » utilisé dans la section 6.5 pour les GRV, certains participants se sont demandé s'il ne faudrait pas le remplacer ici par le terme « acier doux ». Si l'acier de référence a des valeurs théoriques uniquement aux fins de calculs, l'acier doux a l'avantage d'englober toute une gamme d'aciers à faible teneur en carbone qui ne nécessitent pas de calcul de l'épaisseur équivalente des parois.

Le Groupe de travail a estimé qu'il n'était pas en mesure de confirmer si la définition de l'acier doux dans la section 1.2.1 était conforme aux prescriptions de la section 2.2.7 et du chapitre 6.4.

Il a été proposé que la Roumanie s'assure auprès des experts de l'ONU que la définition de l'acier de référence figurant actuellement dans la section 1.2.1 est compatible avec celle du 6.5 et si celle de l'acier doux figurant dans la section 2.2.7 est compatible avec celle du 6.4. Une fois ces assurances obtenues, on pourra se demander s'il faut limiter les définitions aux seules citernes.

Point 2 : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/11 (Norvège) – Proposition d'amendement concernant les CGEM et les conteneurs-citernes dans le chapitre 6.8

6. S'appuyant sur le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/39, qui concernait le chargement des CGEM et des conteneurs-citernes sur le véhicule de transport au moyen d'un bras de levage hydraulique à crochet, la Norvège propose de modifier les prescriptions du chapitre 6.8 applicables aux systèmes d'arrimage des CGEM, y compris leurs éléments constitutifs et leur cadre, et pour ceux qui correspondent à la définition d'être conformes à la Convention CSC. En outre, il contient des propositions visant à améliorer les prescriptions concernant l'arrimage des CGEM et des conteneurs-citernes sur le véhicule. Le document en question est fondé sur les discussions qui se sont déroulées à la session d'automne 2015 et a été rédigé en collaboration avec l'EIGA.

7. Certains participants ont fait remarquer que les CGEM visés par le chapitre 6.8 n'ont par définition pas besoin d'être équipés de pièces de coin ou de verrous tournants, puisqu'ils peuvent être arrimés au véhicule qui doit les transporter par d'autres moyens. D'autres ont fait valoir que les CGEM déplacés au moyen d'un bras de levage à crochet devraient être conçus pour cela, compte tenu du moment de flexion subi par le cadre du CGEM, le cas échéant.

8. Les participants ont examiné la proposition 1 ci-dessous et l'ont acceptée en principe. Ils ont cependant estimé que son libellé pourrait être amélioré si on l'alignait sur celui du paragraphe 6.8.2.1.2 concernant les véhicules-citernes et les conteneurs-citernes.

Proposition 1 :

Dans le RID/ADR, modifier le 6.8.3.1.5 comme suit (les parties nouvelles sont en *italique gras*) :

| | | |
|-------------|--|--|
| « 6.8.3.1.5 | Les éléments et les moyens de fixation <i>des wagons-batterie/véhicules-batterie</i> | Les éléments et leurs moyens de fixation <i>et le cadre des CGEM</i> |
| | doivent pouvoir absorber, dans les conditions du chargement maximal autorisé, les forces définies au 6.8.2.1.2. Pour chaque force, la contrainte au point le plus sollicité de l'élément et de ses moyens de fixation ne doit pas dépasser la valeur définie au 6.2.5.3 pour les bouteilles, les tubes, les fûts à pression et les cadres de bouteille et, pour les citernes la valeur de σ définie au 6.8.2.1.16. ». | |

9. La proposition 2 vise à étendre les forces d'accélération définies au 6.8.2.1.2 et dans les sections équivalentes du chapitre 6.7, à tous les véhicules transportant une citerne visée à la section 9.7.3 de l'ADR. Certains experts se sont demandé si les véhicules transportant des conteneurs-citernes, des citernes mobiles et des CGEM ne risquaient pas d'être soumis à des prescriptions plus sévères que celles pour lesquelles ils avaient été conçus. Dans les conditions normales de transport définies au 9.7.3, les véhicules routiers sont soumis à une accélération de 0,8 G et le transport de conteneurs n'affecte apparemment pas leur résistance mécanique. Les choses risquent de se compliquer encore davantage si l'on ajoute sur le certificat ADR du véhicule le poids maximum des conteneurs. Les participants sont convenus que cette question ne concernait que l'ADR.

10. Il a été décidé de ne pas modifier le libellé de la section 9.7.3 pour le moment car la question de savoir pourquoi les prescriptions de la section 7.2.2 du Règlement type n'avaient pas été intégrées dans l'ADR était pour l'instant sans réponse et que ce qu'indiquait le 7.5.7.4 à propos du 7.5.7.1 n'était pas clair. Il était d'autant plus difficile de répondre à cette question qu'elle concernait exclusivement l'ADR et que les experts automobiles et les associations de transporteurs routiers concernés n'étaient pas présents. Le secrétariat est prié d'appeler l'attention du WP.15 sur ce point.

11. La proposition 3, qui concerne l'inclusion des CGEM dans la section 7.1.3 a été adoptée par la majorité des experts.

Proposition 2 :

Dans le RID/ADR, modifier le 7.1.3 comme suit (les parties nouvelles sont en *italique gras*) :

« 7.1.3 Les grands conteneurs, les citernes mobiles, *les CGEM* et les conteneurs-citernes qui répondent à la définition du "conteneur" donnée dans le CSC (1972), telle que modifiée ou dans les Fiches UIC 591 (état au 01.10.2007, 3^{ème} édition), 592-2 (état au 01.10.2004, 6^{ème} édition), 592-3 (état au 01.01.1998, 2^{ème} édition) et 592-4 (état au 01.05.2007, 3^{ème} édition) ne peuvent être utilisés pour le transport des marchandises dangereuses que si le grand conteneur ou le cadre de la citerne mobile *du CGEM* ou du conteneur-citerne répond aux dispositions de la CSC ou des Fiches UIC 591 et 592-2 à 592-4. ».

Point 3 : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/12 (Royaume-Uni) – épreuve de pression à l'aide de gaz

12. Le RID/ADR autorise que l'épreuve de pression hydraulique visée aux chapitres 6.2, 6.7 et 6.8 soit effectuée avec un gaz au lieu d'un liquide, avec l'accord de l'autorité compétente. Cependant, au chapitre 6.8 cette autorisation est réservée à des « cas particuliers ». Étant donné que lesdits cas particuliers ne sont pas définis il est proposé de supprimer cette exception afin d'aligner le chapitre 6.8 sur les chapitres 6.2 et 6.7.

13. Le représentant du Royaume-Uni a expliqué qu'une épreuve à l'aide d'un gaz ne présentait pas plus de risques inacceptables qu'une épreuve avec liquide, comme l'ont montré les nombreux contrôles périodiques effectués au Royaume-Uni sur des citernes à vidange par gravité visées au 6.8.2.1.14 a).

Plusieurs experts ont émis des réserves à propos de l'alignement proposé par le Royaume-Uni. D'autres participants ont fait remarquer que la proposition permettrait de faire subir des épreuves à l'aide de gaz à des citernes haute pression. Si certaines délégations ont fait état d'accidents, d'autres ont déclaré qu'elles pratiquaient depuis longtemps des épreuves sur des citernes à décharge par gravité en utilisant du gaz, sans problème. D'autres ont indiqué qu'il serait peut-être possible de mettre au point des procédures normalisées permettant de travailler dans des conditions de sécurité.

14. Le Groupe de travail a estimé qu'aucune modification ne devrait être acceptée et qu'entre-temps, le CEN/TC 296/WG 5 devrait laisser de côté la question de l'emploi du gaz dans les épreuves et des cas particuliers pour se consacrer à la conclusion de la prochaine révision de la norme EN 12972 suffisamment à temps pour qu'elle puisse figurer dans la version 2019 du RID/ADR. Il a été proposé de s'occuper ensuite d'une norme qui serait réservée aux épreuves effectuées à l'aide de gaz.

**Point 4 : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/13, INF.17 et INF.48 (Royaume-Uni) –
Citernes : groupe de travail informel sur le contrôle et la certification des citernes**

15. Le groupe de travail informel s'est réuni une deuxième fois du 12 au 14 octobre 2015 puis une troisième fois du 11 au 13 janvier 2016, à Londres, pour examiner la question du contrôle et de la surveillance des organismes d'inspection, les possibilités de reconnaissance mutuelle des épreuves et les prescriptions en matière d'inspection et de construction des citernes. Le Royaume-Uni a informé le Groupe de travail sur les citernes des procédures utilisées, notamment en ce qui concerne les véhicules citernes non conformes ainsi que des résultats obtenus par le Royaume-Uni dans ses recherches. Il a dressé la liste des questions à examiner : questionnaire sur les activités des organismes de contrôle désignés, modification des prescriptions concernant le soudage et l'inspection des soudures (6.8.2.1.23), contrôle non destructif des soudures aux endroits de la citerne particulièrement exposés en cas d'accident et possibilité d'un contrôle intérieur des citernes à distance.

16. Le questionnaire reproduit dans l'annexe A du document INF.17 a été examiné et plusieurs propositions d'amélioration ont été soumises et adoptées par le Royaume-Uni. Parmi celles-ci, on peut citer l'inclusion de caisses ouvertes, la fourniture d'explications et l'utilisation d'une présentation plus pratique.

Ces améliorations ayant été apportées, le Groupe de travail a entériné le questionnaire et l'a fait parvenir aux Parties contractantes du RID et aux Parties contractantes de l'ADR.

17. Les amendements proposés au 6.8.2.1.23 et acceptés par le groupe de travail informel lors de sa troisième réunion ont été en principe acceptés par les experts. Cependant, la plupart d'entre eux ont estimé que le libellé pourrait encore en être amélioré. Compte tenu de l'évolution du groupe de travail informel et des nouvelles propositions d'amélioration, plusieurs experts ont proposé que les amendements soient approuvés dans le rapport de la Réunion commune. Même si initialement quelques experts auraient souhaité que les amendements figurent dans l'édition 2019 du RID/ADR, il est apparu à l'issue d'un long débat que la majorité des membres du Groupe de travail sont convenus que les amendements présentés ci-dessous et les conséquences qu'ils entraînent pour les citernes seront inclus dans l'édition 2017 du RID/ADR.

Proposition 3 :

Dans le RID/ADR, modifier le 6.8.2.1.23 comme suit :

« 6.8.2.1.23 L'aptitude du constructeur à réaliser des travaux de soudure doit être vérifiée et confirmée par l'autorité compétente ou par l'organisme désigné par elle, qui délivre l'agrément de type. Un système d'assurance qualité du soudage doit être mis en place par le constructeur. Les travaux de soudage doivent être exécutés par des soudeurs qualifiés utilisant des modes opératoires de soudage qualifiés, dont l'efficacité (y compris les traitements thermiques qui pourraient être nécessaires) a été démontrée par des essais. Des contrôles non destructifs doivent être effectués par radiographie ou par ultrasons et doivent confirmer que la qualité des soudures correspond aux sollicitations.

Les contrôles suivants doivent être effectués pour les soudures réalisées selon chaque mode opératoire de soudage utilisé par le constructeur, en tenant compte de la valeur du coefficient λ utilisée pour la détermination de l'épaisseur du réservoir au 6.8.2.1.17 :

$\lambda = 0,8$: tous les cordons de soudure doivent être vérifiés autant que possible visuellement sur les deux faces et doivent être soumis à

des contrôles non destructifs. Les contrôles non destructifs doivent comprendre tous les nœuds de soudure en “T” et les inserts utilisés pour éviter des soudures en croix. La longueur totale de cordons à contrôler ne doit pas être inférieure à :

10 % de la longueur de toutes les soudures longitudinales ;

10 % de la longueur de toutes les soudures circulaires ;

10 % de la longueur de toutes les soudures circulaires dans les fonds de la citerne ; et

10 % de la longueur de toutes les soudures radiales dans les fonds de la citerne.

$\lambda = 0,9$: tous les cordons de soudure doivent être vérifiés autant que possible visuellement sur les deux faces et doivent être soumis à des contrôles non destructifs. Les contrôles non destructifs doivent comprendre tous les nœuds de soudure, les inserts utilisés pour éviter des soudures en croix et les soudures d'assemblage d'équipements de diamètre important. La longueur totale de cordon à contrôler ne doit pas être inférieure à :

100 % de la longueur de toutes les soudures longitudinales ;

25 % de la longueur de toutes les soudures circulaires ;

25 % de la longueur de toutes les soudures circulaires dans les fonds de la citerne ; et

25 % de la longueur de toutes les soudures radiales dans les fonds de la citerne.

$\lambda = 1$: tous les cordons de soudure sur toute leur longueur doivent être l'objet de contrôles non destructifs et doivent être vérifiés autant que possible visuellement sur les deux faces. Un prélèvement d'éprouvette de soudure doit être effectué.

Dans le cas des coefficients $\lambda = 0,8$ ou $\lambda = 0,9$, lorsque la présence d'un défaut inacceptable est constatée dans une partie d'une soudure le contrôle doit être étendu à une partie de la soudure de longueur au moins égale de chaque côté de celle qui contient un défaut. Si ce contrôle non destructif donne lieu à l'observation d'un nouveau défaut inacceptable, le contrôle doit être étendu à la totalité des soudures du même mode opératoire de soudage.

Lorsque l'autorité compétente ou l'organisme désigné par elle, a des doutes sur la qualité des soudures, y compris les soudures faites pour réparer tout défaut révélé par des contrôles non destructifs, elle ou il peut ordonner des contrôles supplémentaires. ».

Proposition 4 :

Dans le RID/ADR, ajouter les deux nouvelles mesures transitoires suivantes :

« 1.6.3.X Les wagons-citernes qui ont été construits/Les citernes fixes (véhicules-citernes) et citernes démontables qui ont été construites avant le 1^{er} juillet 2017 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2016, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.1.23 applicables à partir du 1^{er} janvier 2017, pourront encore être utilisées.

1.6.4.Y Les conteneurs-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} juillet 2017 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2016, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.1.23 applicables à partir du 1^{er} janvier 2017, pourront encore être utilisés. ».

18. Le Groupe de travail a examiné la proposition de modification du 6.8.2.1.23, soumise par le Royaume-Uni, afin de contrôler la qualité des soudures aux endroits d'une citerne particulièrement exposés en cas d'accident, notamment en cas de choc ou de retournement. Certains participants ont fait observer que le groupe de travail informel n'avait pu parvenir à un consensus sur cette question et que la proposition de modification n'avait pas été distribuée précédemment au Groupe de travail sur les citernes. Plusieurs experts se sont demandé si le libellé proposé permettra d'obtenir les résultats escomptés par le Royaume-Uni. Il a été proposé que cette question soit réexaminée lors d'une prochaine réunion du groupe de travail informel.

19. Le Groupe de travail a examiné la question posée au paragraphe 7 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/13, à savoir si l'inspection des citernes, au lieu d'être effectuée par une personne qui doit entrer dans la citerne, pourrait se faire à distance. Plusieurs participants ont émis des réserves à cause des mauvais résultats obtenus avec cette nouvelle méthode. D'autres ont déclaré qu'en ce qui concerne l'harmonisation des essais et l'harmonisation des méthodes utilisées par les organismes d'épreuve, aucune nouvelle autre méthode ne devrait être autorisée sauf si la preuve était apportée qu'elle puisse être utilisée par tous les organes de contrôle. Certains représentants ont par ailleurs indiqué qu'il ne fallait pas faire entrave au progrès scientifique et technologique. Il est proposé que le groupe de travail informel se demande si les systèmes de contrôle à distance bénéficient des dernières avancées de la technique.

**Point 5 : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/17 (Suisse) et INF.49 (France) –
Clarification de la définition de la « pression maximale de service » d'une citerne**

20. Cette question a été examinée lors de la réunion de l'automne 2015, sur la base du document INF.22. La définition de la pression maximale de service contient plusieurs exemples de cas où la pression peut augmenter. Cependant, on ignore si dans ces cas-là la pression due au poids de la matière dans la citerne est prise en considération, ce qui est particulièrement important sur les citernes à décharge par gravité visées au 6.8.2.1.14 a). Depuis la dernière réunion, la proposition a encore été améliorée pour en préciser la signification.

21. Le plus important est que la définition de la pression maximale de service ne convient pas pour les citernes à décharge par gravité visées au 6.8.2.1.14 a).

Il a été indiqué que depuis sa dernière session du Groupe de travail a eu connaissance de nouvelles informations et que le principe de la proposition était désormais acceptable. Certains participants ont estimé que le libellé pourrait encore être amélioré pour être acceptable. Il a été confirmé qu'une citerne à décharge par gravité soumise de temps en temps à une pression interne en raison d'un déchargement par le bas et équipée d'un dispositif de respiration, pouvait toujours être considérée comme une citerne au sens du 6.8.2.1.14 a) sans qu'il soit nécessaire de définir une pression maximale de service.

Il a été jugé nécessaire de rédiger des amendements corollaires supplémentaires pour définir la pression d'épreuve dans les compartiments des citernes à décharge par gravité visées au 6.8.2.1.14 a), amendements qui figurent dans le document INF.49 (France).

22. À l'issue d'un débat et après modification des propositions, les amendements ci-dessous ont été proposés.

Proposition 5 :

Dans le RID/ADR, modifier la première phrase de la définition de la pression maximale de service dans la section 1.2.1, ajouter une note 1 à la fin de la définition et renuméroter les notes 1 et 2 pour qu'elles deviennent les notes 2 et 3 (les parties nouvelles sont en *italique gras*) :

« *«Pression maximale de service (pression barométrique)» la pression la plus élevée des trois pressions ci-dessous susceptible de se produire au sommet de la citerne dans sa position d'exploitation :*

NOTA 1 : La pression maximale de service n'est pas applicable aux citernes à décharge par gravité visées au 6.8.2.1.14 a).

Dans la version française, ajouter «comprimé, liquéfié ou dissous» dans le dernier paragraphe de la définition et apporter des corrections de forme à l'alinéa c). ».

Proposition 6 :

Modifier le libellé du 6.8.2.4.1, comme suit (les parties nouvelles sont en *italique gras*) :

« L'épreuve doit être effectuée sur chaque compartiment à une pression au moins égale à :

- 1,3 fois la pression maximale de service, *ou*
- *1,3 fois la pression statique de la matière à transporter sans être inférieure à 1,3 fois la pression statique de l'eau, avec un minimum de 20 kPa (0,2 bar) pour les citernes à vidange par gravité selon le 6.8.2.1.14 a).* ».

Proposition 7 :

Modifier l'avant-dernier paragraphe du 6.8.2.4.3 comme suit (les parties supprimées apparaissent ~~biffées~~ et les parties nouvelles sont en *italique gras*) :

« Pour les citernes munies de dispositifs de respiration 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 à la pression au moins égale à la pression la plus élevée des valeurs parmi la pression statique de la matière à transporter la plus dense, 1,3 fois la pression statique de l'eau et 20 kPa (0,2 bar).* »

Point 6 : INF.36 (OTIF) – Disposition spéciale 640

23. La proposition de l'OTIF visant à supprimer la disposition spéciale 640E pour les numéros ONU 1133, 1139, 1169, 1197, 1210, 1263, 1266, 1286, 1287, 1306, 1866, 1993 et 1999 pour chaque première rubrique et pour le groupe d'emballage III a été confirmée comme correcte par le Groupe de travail.

Point 7 : INF.45 (France) – Modification de l’expression « espace de vapeur » dans la version française du RID/ADR

24. La proposition visant à remplacer les différents termes utilisés pour traduire le terme anglais « vapour space » dans la version française du RID/ADR a été confirmée comme correcte par les experts francophones du Groupe de travail.

Point 8 : INF.21 (UIC/CEFIC) – Transport des citernes, des wagons-batteries/ des véhicules-batteries et des CGEM à la suite de l’expiration des délais pour les inspections périodiques et intermédiaires

25. Cette question avait déjà été examinée par le Groupe de travail à deux occasions. La proposition vise à autoriser que les citernes remplies avant la date d’expiration de l’inspection aux fins d’homologation de la citerne soient acheminées à leur destination finale dans un délai d’un mois. Une autre proposition concerne la possibilité de renvoyer un chargement pour élimination dans un délai de trois mois.

26. Plusieurs experts ont appuyé les propositions contenues dans le document INF.21, alors qu’un autre a émis des réserves d’une portée générale et un autre encore sur les types de citernes concernées. Certains participants ont fait valoir que la période souple de trois mois prévus avant ou après la date fixée pour effectuer l’inspection intermédiaire visée au paragraphe 6.8.2.4.3 permettait que le transport se prolonge jusqu’à trois mois après la date d’échéance. Le Groupe de travail a conclu que la période autorisée après la date limite de la visite périodique serait limitée à un mois et le libellé a été modifié en conséquence. La question s’est posée de savoir quelle était l’autorité compétente qui pourrait approuver le transport pour élimination ou retour au bout de trois mois, mais le libellé proposé est en contradiction avec le libellé actuel des dispositions applicables au GRV et aux citernes mobiles.

Proposition 8 :

Dans le RID/ADR, ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu :

« **4.3.2.3.7** Les wagons-citernes, citernes amovibles, wagons-batteries/Les citernes fixes (véhicules-citernes), citernes démontables, véhicules-batteries, conteneurs-citernes, caisses mobiles citernes et CGEM ne peuvent être remplis ou présentés au transport après expiration de la période de validité du contrôle prescrit aux 6.8.2.4.2, 6.8.3.4.6 et 6.8.3.4.10.

Toutefois, les wagons-citernes, citernes amovibles, wagons-batteries/les citernes fixes (véhicules-citernes), citernes démontables, véhicules-batteries, conteneurs-citernes, caisses mobiles citernes et CGEM qui ont été remplis avant la date d’expiration du dernier contrôle périodique peuvent être transportés :

- a) Pendant une période ne dépassant pas un mois suivant l’expiration de ce délai ;
- b) Sauf si l’autorité compétente en dispose autrement, pendant une période ne dépassant pas trois mois au-delà de cette date, lorsqu’elles contiennent des marchandises dangereuses retournées aux fins d’élimination ou de recyclage. Le document de transport doit faire état de cette exemption. ».

Proposition 9 :

Dans le RID/ADR, modifier le paragraphe 5.4.1.1.11 comme suit (les parties nouvelles sont en *italique gras*) :

« 5.4.1.1.11 Dispositions spéciales pour le transport de GRV, *de citernes, de wagons-batteries (RID)/de véhicules-batteries (ADR)*, de citernes mobiles *et de CGEM* après la date d'expiration de la validité du dernier contrôle ou de la dernière épreuve périodique

Pour les transports conformes aux 4.1.2.2 b), 4.3.2.3.7 b), 6.7.2.19.6 b), 6.7.3.15.6 b) ou 6.7.4.14.6 b), le document de transport doit porter la mention suivante :

“TRANSPORT CONFORMÉMENT AU 4.1.2.2 b)”,

“TRANSPORT CONFORMÉMENT AU 4.3.2.3.7 b)”,

“TRANSPORT CONFORMÉMENT AU 6.7.2.19.6 b)”,

“TRANSPORT CONFORMÉMENT AU 6.7.3.15.6 b)” ; ou

“TRANSPORT CONFORMÉMENT AU 6.7.4.14.6 b)”, selon le cas. ».

Proposition 10 :

Dans la note du paragraphe 1.4.2.2.1 d), insérer « 4.3.2.4.7 » avant « 4.3.2.4.4 ».

Point 9 : INF.16 (Fédération de Russie) – Proposition d'amendement des dispositions spéciales TU21 et TU16 du chapitre 4.3 du RID/ADR/ADN et de l'annexe 2 du SMGS

27. Certains participants ont fait valoir que les informations contenues dans les dispositions spéciales TU16 et TU21 seraient plus faciles à utiliser si elles étaient présentées dans des tableaux comme cela est le cas dans la version 2017 du RID/ADR. Cependant, la proposition contenait aussi des nouvelles prescriptions par rapport à ce qui avait été accepté pour la version 2017 du RID/ADR. Bien qu'une augmentation du niveau de l'eau ait été proposée aux fins d'harmonisation avec l'annexe 2 du SMGS, il a été décidé de maintenir le niveau convenu pour la version 2017 du RID/ADR. En ce qui concerne le trafic entre les États parties au RID/ADR et les États parties au SMGS, l'annexe 2 de ce dernier stipule qu'il faut respecter une plus grande profondeur d'eau.

Il a été décidé de modifier les tableaux des dispositions spéciales TU16 et TU21 conformément aux renseignements figurant dans les précédentes versions de ces deux dispositions spéciales.

Proposition 11 :

Modifier les TU16 et TU21 comme suit :

« TU16 Les citernes vides, non nettoyées, doivent, au moment où elles sont présentées au transport, être remplies d'un agent de protection selon l'une des méthodes suivantes :

| Agent de protection | Taux de remplissage d'eau | Exigences supplémentaires pour le transport à basses températures ambiantes |
|---------------------|---------------------------|---|
| Azote* | – | – |

| Agent de protection | Taux de remplissage d'eau | Exigences supplémentaires pour le transport à basses températures ambiantes |
|---------------------|-------------------------------|--|
| Eau et azote* | — | |
| Eau | 96 % au moins et 98 % au plus | Suffisamment d'agent antigél doit être ajouté à l'eau pour l'empêcher de geler. L'agent antigél ne doit pas exercer d'action corrosive ni être susceptible de réagir avec la matière. |

* La citerne doit être remplie d'azote de manière que la pression ne tombe jamais au-dessous de la pression atmosphérique, même après refroidissement. La citerne doit être fermée de façon qu'il ne se produise aucune fuite de gaz.

(RID seulement :)

La mention supplémentaire doit être inscrite dans le document de transport :

“La citerne est remplie de _____*), conformément à la disposition spéciale TU 16.”

*) Dénomination(s) du ou des agents de protection. Si la citerne est remplie d'eau, il faut en donner la masse en kg ; s'il s'agit d'azote, il faut indiquer la pression en MPa ou en bar.

TU21 La matière doit être recouverte par un agent de protection selon l'une des méthodes suivantes :

| Agent de protection | Une couche d'eau dans la citerne | Le taux de remplissage de la matière (y compris l'eau s'il y en a) à une température de 60 °C ne doit pas dépasser | Exigences supplémentaires pour le transport à basses températures ambiantes |
|---------------------|----------------------------------|--|---|
| Azote* | — | 96 % | — |
| Eau et azote* | — | 98 % | Suffisamment d'agent antigél doit être ajouté à l'eau pour l'empêcher de geler. L'agent antigél ne doit pas exercer d'action corrosive ni être susceptible de réagir avec la matière. |
| Eau | Au moins 12 cm | 98 % | |

* L'espace restant dans la citerne doit être rempli d'azote de manière que la pression ne tombe jamais au-dessous de la pression atmosphérique, même après refroidissement. La citerne doit être fermée de façon qu'il ne se produise aucune fuite de gaz. ».

Point 10 : INF.5 (OTIF)

28. Au paragraphe 33 du document INF.5, l'OTIF fait état d'une modification du libellé du RID qui pourrait aussi s'appliquer à l'ADR pour le dossier de citerne dans le 4.3.2.1.7. Le Groupe de travail a accepté d'introduire dans le second paragraphe les mots « sans délai » dans l'ADR.
