



---

**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 d'automne 2017\***

tenue à Genève du 19 au 29 septembre 2017

Additif\*\*

**Annexe II****Rapport du Groupe de travail des citernes**

1. Le Groupe de travail des citernes s'est réuni du 19 au 21 septembre 2017 à Genève, au titre du mandat de la Réunion commune RID/ADR/ADN, sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni), M. Kees de Putter (Pays-Bas) exerçant la fonction de secrétaire. Les documents pertinents ont été soumis à la session plénière et transmis au Groupe de travail pour examen.

2. Le Groupe de travail des citernes, qui est composé de 25 experts représentant 11 pays, l'Union européenne (y compris la Commission européenne et l'Agence européenne des chemins de fer) et 3 organisations non gouvernementales, a examiné les documents ci-dessous :

*Documents :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26 et Add.1 (secrétariat)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/31 (Fédération de Russie)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/36 (Belgique)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/38 (Royaume Uni)

---

\* Distribué par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2017-B. Sauf indication contraire, les autres documents auxquels il est fait référence dans le présent rapport et qui portent une cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/ suivie de l'année et d'un numéro de série ont été diffusés par l'OTIF sous la cote OTIF/RID/RC/ suivie de l'année et du même numéro de série.

\*\* Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2017-B/Add.2.



ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/40 (Pays-Bas)  
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/43 (Fédération de Russie)  
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, annexe II

*Documents informels :*

INF.10 (Royaume Uni)	INF.28 (Belgique)
INF.11 (Royaume-Uni)	INF.29 (Belgique)
INF.13 (Allemagne)	INF.30 (secrétariat)
INF.17 (Pays-Bas)	INF.32 (France)
INF.18 (Pays-Bas)	INF.35 (Royaume-Uni)
INF.23 (Autriche)	INF.36 (UIP)
INF.24 (France)	INF.38 (Commission européenne)
INF.25 (France)	INF.42 (France)
INF.26 (ERA)	

**Point 1 : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26 (Secrétariat) – Rapport du Groupe de travail spécial de l’harmonisation des Règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l’ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26/Add.1 (secrétariat))**

3. Au paragraphe 32 du rapport, il est proposé d’ajouter au chapitre 4.3 une disposition correspondant à la disposition spéciale applicable au transport en citernes mobiles TP 10. Il a été estimé que le libellé de la nouvelle phrase proposée pour la TP 10 pouvait être amélioré.

**Proposition 1 :** ajouter une nouvelle disposition spéciale TU xy au 4.3.5, comme suit :

« TU xy Une citerne vide non nettoyée peut être présentée au transport après la date d’expiration de la validité de la dernière inspection du revêtement pour une période ne dépassant pas trois mois après cette date, pour être soumise à la prochaine inspection du revêtement avant d’être à nouveau remplie (voir disposition spéciale TT2 au 6.8.4 d)). ».

**Proposition 2** (pour le n° ONU 1744 BROME) : affecter à ce numéro une disposition spéciale TU xy, dans la colonne (13) du tableau A du chapitre 3.2.

**Proposition 3 :** modifier la disposition spéciale TT2 comme suit (les ajouts proposés sont en italiques) :

« TT2 L’état du revêtement des réservoirs doit être vérifié tous les ans par un expert agréé par l’autorité compétente, qui procédera à une inspection de l’intérieur du réservoir (*voir 4.3.5, TU xy*). ».

**Point 2 : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/31 (Fédération de Russie) – Proposition d’ajout d’une rubrique à la liste des marchandises transportées dans des citernes garnies d’un revêtement de protection collé ou appliqué par vaporisation et document informel INF.28 (Belgique)**

4. Afin d’empêcher le transport de matières corrosives qui réagissent violemment avec l’alliage d’aluminium dans des citernes en alliage d’aluminium garnies d’un revêtement de protection, la disposition spéciale TU 42 a été ajoutée pour un certain nombre de numéros ONU qui doivent normalement être transportées dans des citernes équipées d’un revêtement protecteur. Il a été admis que le pH n’était pas toujours un indicateur du degré de corrosivité et que la liste des numéros ONU auxquels cette disposition spéciale était affectée n’était pas exhaustive.

5. Dans son document, la Fédération de Russie a proposé d’ajouter la disposition TU 42 à un numéro ONU supplémentaire. Dans le document INF.28, la Belgique a déclaré qu’elle préférerait une autre méthode d’élaboration des critères de classification des matières corrosives, empêchant ainsi l’utilisation de ces citernes sur la base de cet argument.

6. Il a été dit qu’un groupe de travail spécial serait nécessaire pour l’élaboration de critères de classification et pour vérifier les matières selon ces critères. Il a été proposé à la Belgique et aux autres parties intéressées d’étudier la possibilité de mettre sur pied un tel groupe de travail. Il a été confirmé que les matières mentionnées dans le document de la Fédération de Russie réagissaient violemment avec l’alliage d’aluminium et qu’il serait bon, de ce fait, d’affecter la disposition spéciale TU 42 au numéro ONU 3266. Cela a été accepté,

dans la mesure où l'élaboration de critères de classification et la vérification des matières prendrait un temps considérable.

**Proposition 4 :** affecter la disposition spéciale TU 42, dans la colonne (13) du tableau A du chapitre 3.2, aux numéros ONU suivants :

3266 LIQUIDE INORGANIQUE CORROSIF, BASIQUE, N.S.A. – GE II ;

3266 LIQUIDE INORGANIQUE CORROSIF, BASIQUE, N.S.A. – GE III.

**Point 3 : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/36 (Belgique) – Temps de retenue – Mentions dans le document de transport**

7. Il a été proposé d'étendre l'obligation de consigner le temps de retenue réel dans le document de transport aux citernes mobiles, puisqu'elle est déjà applicable aux conteneurs-citernes et wagons-citernes transportant des gaz liquéfiés réfrigérés. Le temps de retenue réel est déjà indiqué sur la citerne mobile elle-même. Les arguments avancés à cet égard sont que le personnel chargé des expéditions n'a pas toujours accès aux marques apposées sur les citernes mobiles et que, dans le cas des citernes mobiles également homologuées comme conteneurs-citernes, il peut y avoir une confusion quant à savoir si cela doit être indiqué dans le document ou non.

8. Plusieurs délégations étaient d'avis que cette question devrait être examinée par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses. On a estimé que la proposition, si elle était adoptée risquait d'être source de confusion, dans la mesure où le 4.2.3.7.2 dispose que le temps de retenue réel doit être mentionné sur les citernes mobiles, tandis que le 5.4.1.2.2 d) exige que le temps de retenue soit inscrit dans le document de transport. L'expert de la Belgique a été invité à soumettre cette question au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses pour examen.

**Point 4 : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/38 (Royaume-Uni) – Rapport du groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes et documents informels INF.10 (Royaume-Uni), INF.23 (Autriche), INF.26 (ERA), INF.36 (UIP) et INF.38 (Commission européenne)**

9. Après une présentation du document 2017/38 par le Président du groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes, il a été décidé de traiter les documents informels dans un premier temps, de façon à obtenir une vue d'ensemble des observations faites avant de passer à l'annexe 1 et au document INF.10. Il a été souligné qu'en l'état, le texte élaboré était principalement axé sur l'ADR, et que les différences avec le RID devraient être prises en compte ultérieurement.

10. Dans le document INF.23, l'Autriche s'est dite préoccupée par le fait que seuls les organismes de contrôle accrédités au titre de la norme ISO 17020 soient autorisés, dans le projet de libellé du 6.8.1.5, à procéder à des inspections. Il a été expliqué que le groupe de travail informel avait l'intention d'autoriser une forme d'accréditation équivalente ayant l'agrément de l'autorité compétente de la partie. Ce point serait défini en détail au 1.8.6, qui doit encore être modifié.

11. Dans le document INF.26, l'ERA a expliqué que dans l'Union européenne un véhicule ferroviaire était agréé par l'ERA lorsqu'il était utilisé au niveau international. La citerne est un sous-système qui doit faire l'objet d'une approbation avant qu'une autorisation puisse être délivrée pour un véhicule ferroviaire. Dans le document INF.26, plusieurs situations sont expliquées et des suggestions sont faites en vue à clarifier le libellé du document 2017/38. Ce libellé n'étant pas encore définitif, l'ERA a été invitée à participer aux travaux du groupe de travail informel.

12. Le Groupe de travail a pris note des préoccupations exprimées par l'UIP dans le document INF.36. Il était en particulier question du contrôle (périodique) dans le pays d'utilisation au moment où un essai devait être effectué, de la mise en place d'un contrôle de « mise en service » et de la possibilité que le détenteur de l'homologation de type puisse aussi bien être le propriétaire du wagon-citerne que son constructeur. Comme le système fonctionne bien actuellement dans le RID, cela ne devrait pas être modifié. L'UIP a constaté avec satisfaction que les dispositions relatives aux travaux de soudure dans les ateliers d'entretien ou de réparation étaient traitées dans les amendements au 6.8.2.1.23. Étant donné

qu'il s'agit là d'un progrès notable, cela devrait être adopté pour l'édition 2019 du RID et de l'ADR, même si la série d'amendements n'est pas entièrement prête. Le Groupe de travail a approuvé ce point et proposé l'amendement ci-après.

**Proposition 5 :** modifier comme suit les deux premières phrases du premier paragraphe du 6.8.2.1.23 (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en italiques pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions) :

« L'aptitude du constructeur *ou de l'atelier d'entretien ou de réparation* 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 *ou par l'atelier d'entretien ou de réparation*. ».

13. Dans le document INF.38, la Commission européenne s'est inquiétée de la possibilité d'un conflit entre le RID et l'ADR dans la directive 2008/68/CE et dans la directive 2010/35/UE. En particulier, une modification du 1.8.7 ne devrait pas restreindre ou entraver la libre circulation sur le marché et l'utilisation des équipements sous pression. Il a été signalé que le rôle des organismes notifiés et les responsabilités des constructeurs constituaient des motifs de préoccupation.

14. Faute de temps, il n'a pas été possible d'examiner en profondeur les projets relatifs à l'annexe 1 au 2017/38 et au document INF.10. Le Groupe de travail a approuvé la poursuite de ces travaux et a invité toutes les parties prenantes à soumettre leurs commentaires et à participer à la réunion du groupe de travail informel qui devait se réunir du 12 au 14 décembre 2017 à Londres.

**Point 5 : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/40 (Pays-Bas) – Formes en coupe transversale de la section des réservoirs et document informel INF.42 (France)**

15. À la session de mars 2017, la question des réservoirs dont la section transversale présente des parties concaves a été examinée. Il est ressorti des débats que les Règlements laissaient une marge d'interprétation et que rien ne devrait s'opposer à l'autorisation de modèles différents présentant au moins le même niveau de sécurité. Il a été convenu que les Règlements devaient être modifiés pour qu'il ne puisse y avoir d'interprétations divergentes et pour que d'autres modèles soient autorisés. Le Royaume-Uni a proposé de rédiger une proposition en vue d'une discussion préliminaire. Cette discussion a eu lieu au sein du groupe de travail informel sur les contrôles et la certification des citernes, au mois de juin, à Londres. La proposition visait à autoriser, dans les principes de base du 6.8.2.1, la conception et la construction de citernes s'écartant des normes citées en références en raison des progrès scientifiques et techniques, ou lorsque certains aspects spécifiques ne sont pas pris en compte dans les normes, avec l'accord de l'autorité compétente. Les participants n'étaient toutefois pas favorables à la proposition car cela était déjà prévu, pour l'essentiel, par le 6.8.2.7. Après la réunion, une autre proposition a été formulée par les Pays-Bas pour examen à la session de septembre 2017.

16. Il a été expliqué que le 6.8.2.1.18 et sa note de bas de page 2 contenaient les prescriptions de base concernant le rayon de bombement maximal de la citerne en fonction duquel on déterminait l'épaisseur minimale de la paroi. Les Pays-Bas ont estimé que cela ne devait pas être modifié. Il a donc été décidé de créer, dans le 6.8.2.1, un nouveau paragraphe visant à permettre des déviations localisées du rayon de bombement en général. La proposition ne contenant que des prescriptions de base devant être décrites de façon plus détaillée dans la norme EN 13094, la France a demandé, dans le document INF.42, que de meilleures garanties soient données afin de garantir la sûreté de la construction, puisque cela n'était pas encore prévu par ladite norme. Il a donc été décidé d'ajouter le libellé de la proposition au texte de la note de bas de page 2 du 6.8.2.1.18 et de laisser pour le moment cet ajout entre crochets de façon à permettre la modification de la norme EN 13094 à cet égard. Ces crochets pourront être retirés lorsque la norme EN 13094 sera assez détaillée pour que la sûreté de la construction soit garantie.

**Proposition 6 :** ajouter les phrases suivantes à la fin de la note de bas de page 2 du 6.8.2.1.18, comme suit :

[« Cependant, la section en coupe transversale des réservoirs prévue au 6.8.2.1.14 a) peut présenter des renforcements ou des saillies, comme des puisards, des évidements ou des

regards encastrés, qui peuvent être en tôle plate ou façonnée (concave ou convexe). Les bosses et autres déformations involontaires ne doivent pas être considérées comme des renforcements ou des saillies. »].

**Point 6 : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/43 (Fédération de Russie)**

17. La proposition de modification des points 6.9.3.1 et 6.8.3.2.21 a été acceptée, tout comme pour le 6.10.1.2.1, moyennant le retrait de la première proposition et la modification de la deuxième proposition.

**Proposition 7 :** modifier le troisième paragraphe du 6.10.1.2.1 comme suit (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en italiques pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions) :

« Les citernes à déchets opérant sous vide doivent satisfaire à toutes les prescriptions du chapitre 6.8 sauf ~~lorsqu'une disposition spéciale différente figure~~ *lorsque des prescriptions spéciales différentes figurent* dans le présent chapitre. Toutefois, les prescriptions des 6.8.2.1.19 et 6.8.2.1.20/6.8.2.1.19, 6.8.2.1.20 et 6.8.2.1.21 ne s'appliquent pas. ».

Au 6.8.3.2.21, supprimer la phrase libellée comme suit après le NOTA : « Il est réputé satisfait aux dispositions fondamentales de ce paragraphe si les normes suivantes sont appliquées : (*Réservé*). ».

Modifier le 6.9.3.1 pour lire comme suit :

« 6.9.3.1 Les prescriptions des 6.8.2.2.1, 6.8.2.2.2, 6.8.2.2.4 et 6.8.2.2.6 à 6.8.2.2.8 sont applicables. ».

**Point 7 : ECE/TRANS/ WP.15/AC.1/146 – 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 2017**

18. Dans l'annexe II du rapport de la session de printemps 2017 de la Réunion commune, plusieurs amendements étaient entre crochets. Ces dispositions ont été réexaminées et des crochets ou du texte entre crochets ont été supprimés, comme suit :

**Proposition 8 :** supprimer les crochets pour les points suivants :

1.6.3.53 (deux fois) et 6.8.2.3.1.

**Proposition 9 :** supprimer le texte entre crochets pour les points suivants :

1.6.3.49 et 1.6.4.51.

**Proposition 10 :** modifier le 6.8.2.2.3 comme suit et supprimer les crochets :

Partie 1 : dans le premier paragraphe, modifier comme suit la référence à la norme (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en italiques pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions) :

EN ISO 16852:~~2010~~2016 (*Arrête-flammes – Exigences de performance, méthodes d'essai et limites d'utilisation*).

Partie 2 : dans le tableau, supprimer les crochets et remplacer « 2010 » par « 2016 » dans la référence à la norme EN ISO 16852 (trois fois).

19. Étant donné que d'autres vérifications doivent être faites, il a été souligné que pour le 6.8.2.2.10, en ce qui concerne la pression d'éclatement du disque de rupture, les crochets ne pouvaient pas encore être supprimés.

**Point 8 : INF.11 (Royaume-Uni) – Modèle de plaque pour les citernes RID/ADR destinées au transport des marchandises dangereuses**

20. La majorité des experts préféreraient qu'un modèle de plaque figure au 6.8.2.5.1 plutôt que dans une norme. Plusieurs observations ont été formulées au sujet du contenu de l'exemple de plaque figurant dans l'annexe au document INF.11.

21. Il a été décidé :

- Que le format ne serait imposé que pour les nouvelles citernes ;

- Que les informations exigées dans le 6.8.2.5.2 ne devaient pas figurer sur la plaque ;
- Que les lignes devaient être numérotées et que seules les lignes applicables au type de réservoir pouvaient être utilisées ;
- Qu'un tableau expliquant à quoi correspondent les lignes numérotées devait être prévu ;
- Qu'une liste des numéros de ligne applicables à chaque type de citerne devait être prévue ;
- Que le poinçon de l'inspecteur devait être apposé sur la plaque, dans l'ordre chronologique, et qu'il devait indiquer le mois et l'année (au format mm/aa) puis la lettre « L » ou « P », selon le cas ;
- Que la plaque pouvait comporter deux parties distinctes, respectivement réservées aux informations concernant la citerne et aux marques d'inspection ;
- Que le numéro de série et la date de la première épreuve de pression hydraulique de la citerne devaient être inscrits derrière la plaque afin de constituer une référence en cas de perte de cette dernière.

22. Le Royaume-Uni a été invité à soumettre la proposition modifiée à une session ultérieure.

**Point 9 : INF.13 (Allemagne) – Utilisation d'aciers austéno-ferritiques (aciers Duplex) selon la norme EN 10028-7:2008-02 pour la construction des réservoirs conformément aux dispositions du 6.8.5 du RID et de l'ADR**

23. Le Groupe de travail a reconnu qu'il manquait, à l'alinéa a) du 6.8.5.1.2, une référence aux aciers inoxydables austéno-ferritiques, et il a approuvé le libellé proposé pour ledit alinéa moyennement une correction éditoriale et l'amendement corollaire au 6.8.5.2.1.

24. Il a toutefois noté que dans le cas des citernes destinées au dioxyde de carbone réfrigéré, la température de service pouvait être inférieure à -40 °C. La température appropriée devant être vérifiée, la température a été maintenue entre crochets en attendant sa détermination à une session ultérieure.

**Proposition 11 :** ajouter à l'alinéa a) du 6.8.5.1.2 un nouveau tiret libellé comme suit :

« - Les aciers inoxydables austéno-ferritiques, jusqu'à une température de [-40 °C]. ».

**Proposition 12 :** modifier la fin du texte du deuxième tiret du 6.8.5.2.1 comme suit (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en italiques pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions) :

« ... l'acier ferritique allié  $5\% \leq Ni \leq 9\%$ , ~~ou~~ l'acier austénitique au Cr - Ni, *ou l'acier austéno-ferritique inoxydable.* ».

**Point 10 : INF.17 (Pays-Bas) – Norme EN 14596, Clapet de surpression accidentelle**

25. À l'issue de discussions menées en 2004 et 2005, il avait été décidé de ne pas faire référence à la norme EN 14596 dans l'ADR. Cette décision était liée à un problème de sécurité. En effet, en raison de la faible pression d'ouverture et de l'importance de la surface, des fuites conséquentes pouvaient se produire en cas de renversement d'un véhicule-citerne. Après un examen et une actualisation périodiques de la norme EN 14596, cette norme est actuellement examinée par le Groupe de travail sur les normes, et le consultant du CEN a donné un avis positif.

26. Les Pays-Bas étaient d'avis qu'il ne devait pas être fait référence à la norme parce que la pression d'ouverture était inchangée et posait toujours un problème de sécurité. Il a été expliqué que si la pression d'ouverture était d'un niveau plus élevé, par exemple celui de la pression d'essai, cela pourrait être acceptable.

27. D'autres experts estimaient également que la pression d'ouverture était trop basse et disaient avoir eu des expériences négatives, tandis que d'autres, s'appuyant sur des expériences positives, souhaitaient la poursuite de leur utilisation. S'il était fait référence à la

norme EN 14596 dans l'ADR, elle serait contraignante. S'il n'est pas fait référence à la norme, le clapet de surpression accidentelle peut tout de même éventuellement être utilisé, même s'il y a une légère fuite du contenu dans le cas mentionné au quatrième paragraphe du 6.8.2.2.1. Il a donc été décidé qu'une référence à la norme était pour l'instant inadéquate.

**Point 11 : INF.18 (Pays-Bas) – Code-citerne pour citernes en matière plastique renforcée de fibres**

28. Il a été expliqué que le marquage du code-citerne était obligatoire pour les citernes en matière plastique renforcée de fibres. La pression de calcul indiquée dans le code-citerne selon l'alinéa a) ou de l'alinéa b) du 6.8.2.1.14 serait dans certains cas plus basse que celle correspondant aux matières dont le transport est autorisé au 4.4.1. La présence sur la citerne d'un code-citerne plus bas dans la hiérarchie que celui correspondant à la matière peut entraîner une confusion dans la pratique.

29. La majorité des experts ont estimé qu'un code-citerne « équivalent » déterminé en fonction des matières dont le transport est autorisé serait préférable à l'absence de code-citerne. Il a été admis que les Règlements devaient être modifiés en ce sens. Les Pays-Bas ont été invités à élaborer une proposition concernant un code-citerne « équivalent ».

**Point 12 : INF.24 (France) – Définition de la capacité d'un réservoir ou d'un compartiment de réservoir**

30. La France a demandé des précisions sur la capacité visée dans l'expression « capacité réduite » de la définition de la capacité d'un réservoir ou d'un compartiment de réservoir pour les citernes qui ne pouvaient être remplies complètement par construction (dans le cas, par exemple, des regards encastrés). Il a été confirmé que la « capacité réduite » était la capacité effective, à savoir ce que la citerne pouvait contenir sans pression. La réduction de la capacité pour le marquage vise à empêcher un débordement lors du remplissage du fait de l'utilisation d'une capacité non minorée.

**Point 13 : INF.25 (France) – Application du 4.3.2.3.4**

31. Il est dit, au 4.3.2.3.4, que le système de fermeture qui se trouve le plus près de la matière transportée doit être fermé en premier lieu. Dans les citernes utilisées pour le transport de combustibles, qui sont chargées par le fond de la citerne, le deuxième système de fermeture est fermé en premier et il n'est pas possible, dans un tel cas, de vider le système de tuyauterie.

32. La France a été invitée à revenir sur cette question ultérieurement afin de clarifier la situation pour ce type de cas.

**Point 14 : INF.29 (Belgique) – Mesures transitoires pour l'utilisation de citernes avec un réservoir construit en aluminium et un revêtement protecteur pour les matières à pH inférieur à 5,0 ou supérieur à 8,0**

33. Avec l'introduction de la disposition spéciale TU 42, des mesures transitoires ont été prévues pour le transport, dans une citerne construite en aluminium et comportant un revêtement protecteur, des matières pour lesquelles cette disposition a été créée. La date de fin des mesures transitoires a été fixée en fonction de la date supposée de construction des dernières citernes de ce type et de la durée de service normale du revêtement.

34. Il a été proposé de repousser cette date au 31 décembre 2033. Toutefois, certaines délégations ne souhaitaient guère que le transport de matières dans ces citernes se prolonge. À l'issue d'une discussion, la nouvelle date butoir a été fixée au 31 décembre 2026.

**Proposition 13 :** à la fin du 1.6.3.48 et du 1.6.4.50 remplacer « 2022 » par « 2026 ».

**Point 15 : INF.30 (Secrétariat) – Modifications des mesures transitoires**

35. La suppression des mesures transitoires 1.6.3.17 (ADR uniquement), 1.6.3.42, 1.6.4.15, 1.6.4.38, 1.6.4.44 et 1.6.4.45 et l'amendement au 1.6.3.44 (ADR uniquement) tels que proposés par le secrétariat ont été confirmés. Le Groupe de travail a également proposé de supprimer le 1.6.3.15 (RID uniquement), qui avait déjà été supprimé dans l'ADR.

36. Il a été proposé de ne pas supprimer des mesures transitoires 1.6.3.16 et 1.6.4.18 afin d'éclaircir les raisons pour lesquelles le dossier de citerne des citernes construites avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007 pouvait ne pas être complet.

**Point 16 : INF.32 (France) – Marquage de la date de l'épreuve la plus récente selon le 6.8.2.5.1**

37. Une expérience du marquage de la date du contrôle initial était nécessaire aux experts du Groupe de travail. De l'avis général, la date de l'épreuve de pression hydraulique devait marquer le début de la vie de la citerne utilisé pour déterminer quelle version des Règlements s'appliquait. Toutefois, il était préférable d'utiliser la date de la première épreuve d'étanchéité, qui peut intervenir plus tard, pour déterminer la date des visites périodiques ou intermédiaires.

38. Cela devrait être envisagé ultérieurement et en liaison avec les travaux sur la plaque de la citerne.

**Point 17 : INF.35 (Royaume-Uni) – Épreuve des soupapes de décompression des véhicules-citernes destinés au transport de GPL à l'occasion des contrôles intermédiaires**

39. Lors du contrôle intermédiaire de la citerne, le bon fonctionnement de tout l'équipement doit être effectué, comme prévu au 6.8.2.4.3. Il convient donc de contrôler les soupapes de sécurité pour la pression d'ouverture correcte. Toutefois, la norme EN 14334 (Équipements pour GPL et leurs accessoires – Inspection et essais des véhicules-citernes routiers pour GPL) permet également la vérification des soupapes de sécurité par inspection de la pression d'ouverture marquée sur la soupape. Afin de garantir la sécurité, le Royaume-Uni a demandé aux organismes de contrôle et au secteur d'entreprendre un programme destiné à rassembler des éléments suffisamment probants en collectant les données provenant des essais effectués sur les soupapes de sécurité des citernes à GPL. Le Royaume-Uni a l'intention de diffuser les résultats de ce programme dès qu'ils seront disponibles. Dans l'intervalle, cette question devrait être portée à l'attention du Groupe de travail sur les normes.

**Point 18 : Questions diverses**

40. La France a demandé au Groupe si des problèmes avaient été rencontrés lors de l'acceptation de documents et de signatures électroniques en rapport avec des contrôles de citernes. Le Groupe de travail n'a vu aucune objection à ce que les rapports concernant les citernes soient signés et transmis électroniquement et a proposé que ce sujet soit soulevé en plénière dans la mesure où il s'applique à toutes sortes de documents.

---