



## 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 2018\*

Tenue à Berne du 12 au 16 mars 2018

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–3	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	4	4
III. Citernes (point 2 de l'ordre du jour).....	5–7	4
IV. Normes (point 3 de l'ordre du jour) .....	8–11	5
V. Interprétation du RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour) .....	12–17	6
A. Application de la disposition spéciale CW24/CV24.....	12–14	6
B. Utilisation d'emballages usagés pour le transport de marchandises dangereuses	15	6
C. Divergences et ajouts aux étiquettes de dangers et plaques-étiquettes .....	16–17	7
VI. Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour) .....	18–54	7
A. Questions en suspens .....	18–22	7
1. Dispositions supplémentaires pour les marchandises de la classe 1 (5.2.1.5) : Langues à utiliser pour les marques.....	18	7
2. Amendement au 1.1.3.6.3.....	19	7

\* Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2018-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.



3.	Amendements au RID/ADR/ADN pour entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2019 .....	20	7
4.	Nouvelles dispositions relatives au document de synthèse sur les épreuves des batteries au lithium .....	21	7
5.	Spécification des prescriptions pour la protection des robinets au 4.1.6.8 .....	22	7
B.	Nouvelles propositions .....	23–54	8
1.	Formation en ligne de recyclage des conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses .....	23–26	8
2.	Marquage des wagons et conteneurs chargés avec des quantités limitées .....	27–30	8
3.	Couleur de la marque pour les matières transportées à chaud conformément au 5.3.3 .....	31–32	9
4.	Augmentation de la pression interne maximale autorisée pour les générateurs d'aérosols.....	33–35	9
5.	Renvois aux directives dans le 6.2.4.1 .....	36–38	9
6.	Nouveau numéro d'identification du danger (836) .....	39–43	10
7.	Définition de « point d'éclair » .....	44–46	10
8.	Amendement à la disposition spéciale CW36/CV36 du 7.5.11.....	47	10
9.	Harmonisation des différentes versions linguistiques du RID et de l'ADR .....	48–50	11
10.	Renvois aux Règlements de la CEE dans le RID/ADR/ADN .....	51	11
11.	Corrections adoptées par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses .....	52	11
12.	Amendements au 5.4.1.1.1 .....	53	11
13.	Emballage de présentation de quantités limitées .....	56	11
VII.	Rapports des groupes de travail informels (point 6 de l'ordre du jour).....	55–68	11
A.	Transport de récipients à pression agréés par le Département des transports des États-Unis d'Amérique .....	55–57	11
B.	Rapport du groupe de travail informel sur les définitions des termes « risque » et « danger » dans le cadre du RID, de l'ADR et de l'ADN .....	58–61	12
C.	Rapport du groupe de travail informel chargé d'actualiser l'architecture de la télématique dans les transports de marchandises dangereuses.....	62–66	12
D.	Rapport du groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE (vaporisation explosive d'un liquide porté à ébullition) au cours du transport des marchandises dangereuses.....	67–68	13
VIII.	Accidents et gestion des risques (point 7 de l'ordre du jour) .....	69–79	13
A.	Activités de la deuxième phase de la feuille de route du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses .....	69–73	13
B.	Amélioration des systèmes d'information sur les incidents survenant dans les transports intérieurs de marchandises dangereuses .....	74–79	14
IX.	Travaux futurs (point 8 de l'ordre du jour) .....	80	15
X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour) .....	81–84	15
A.	Remplissage des bouteilles de GPL par des particuliers ou des entreprises pour leur propre approvisionnement .....	81–83	15

B.	Hommages .....	84	16
XI.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour).....	85	16
Annexes			
I.	Rapport du Groupe de travail des citernes** .....		17
II.	Projet d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN pour entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2019.....		18
III.	Corrections et modifications aux projets d'amendements dans les documents ECE/TRANS/WP.15/240 et OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 .....		24
IV.	Projet d'amendements au RID, ADR et ADN pour entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2021 .....		27
V.	Ligne directrice pour l'application de la norme EN 13094:2015 afin de respecter les prescriptions de l'ADR 2017 et 2019 .....		28

---

\*\* Pour des raisons pratiques, l'annexe I est reproduite sous forme d'additif au présent document, sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150/Add.1.

## I. Participation

1. La Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la Commission économique pour l'Europe (CEE) s'est tenue à Berne du 12 au 16 mars 2018 sous la présidence de M. C. Pfauvadel (France) et la vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne).

2. Conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur de la Réunion commune, (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2), les représentants des pays suivants ont participé de plein droit à la session : Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Roumanie, Slovaquie, Suède, Suisse, Tchéquie et Turquie.

3. Conformément à l'article 1 c) du Règlement intérieur, étaient représentées à titre consultatif :

a) L'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et l'Union européenne (Commission européenne et Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)) ;

b) Les organisations internationales non gouvernementales suivantes : Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Association européenne des gaz industriels (EIGA), Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), Comité européen de normalisation (CEN), Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Conférence européenne des négociants en carburant et combustibles (CENCC), Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA), European Cylinder Makers Association (ECMA), Organisation internationale des conteneurs-citernes (ITCO), Union internationale des chemins de fer (UIC), Union internationale des propriétaires de wagons particuliers (UIP) et Union internationale des transports routiers (IRU).

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

*Documents :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/149 et Add.1

*Document informel :* INF.2 (secrétariat)

4. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour proposé par le secrétariat dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/149 et Add.1 (document RID-18001-RC de l'OTIF) tels qu'actualisés par le document informel INF.2, après l'avoir modifié afin de prendre en compte les documents informels INF.41 à INF.47. L'examen du document informel INF.28 a été confié au Groupe de travail sur les normes.

## III. Citernes (point 2 de l'ordre du jour)

*Documents :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.2 (secrétariat)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/6 (Pologne)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/8 (Royaume-Uni)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/9 (UIP)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/11 (France)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/12 (France)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/13 (France)

*Documents informels :* INF.6 (France)  
INF.9 (France)  
INF.10 (Pays-Bas)  
INF.11 (Royaume-Uni)  
INF.17 (UIC)  
INF.19 (secrétariat de l'OTIF)  
INF.24 (UIC)  
INF.32/Rev.1 (France)

INF.36 (Allemagne)  
 INF.40 (France)  
 INF.41 (Royaume-Uni)

5. L'examen de ces documents a été confié au Groupe de travail des citernes, qui s'est réuni du 12 au 14 mars sous la présidence de M. A. Bale (Royaume-Uni).

*Document informel* : INF.47 (rapport du Groupe de travail)

6. La Réunion commune a repris à son compte les conclusions et recommandations du Groupe de travail, dont le rapport figure en tant qu'additif 1 à l'annexe I du présent rapport. Les propositions 1, 2, 3, 5, 6, 7 (telle que modifiée), 8 et 10 ont été adoptées pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019 (voir annexes II et III). La proposition 9 a été adoptée pour entrée en vigueur en 2021 (voir annexe IV). La proposition 4 concernant la publication en ligne de la directive sur l'application de la norme EN 13094:2015 pour la conformité avec les éditions 2017 et 2019 du RID et de l'ADR a également été adoptée (voir annexe V).

7. En réponse à une question du représentant de l'ERA concernant la proposition 1, la Réunion commune a précisé que la mention « opérations de soudage » faisait référence aux opérations de soudage effectuées sur la citerne elle-même.

#### IV. Normes (point 3 de l'ordre du jour)

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/7 (CEN)

*Documents informels* : INF.28 (AEGPL)  
 INF.29 (CEN)

8. L'examen de ces documents a été confié au Groupe de travail sur les normes, qui s'est réuni pendant les pauses-déjeuner.

*Document informel* : INF.45 (rapport du Groupe de travail)

9. La Réunion commune a adopté les propositions du Groupe de travail moyennant les modifications et réserves suivantes :

a) Les propositions 1, 3, 4 et 6 ont été adoptées pour l'édition 2019 du RID et de l'ADR (voir annexe II) à condition que l'édition 2018 des normes dont il y est fait mention soit disponible avant le 1<sup>er</sup> juin 2018. La proposition 6 a été adoptée avec une correction des dates à la colonne 4 (c'est-à-dire en remplaçant « 30 décembre » par « 31 décembre »). Un amendement corollaire à la TT11 consécutif à une mise à jour de la référence à la norme dans la proposition 6 a également été adopté ;

b) Les propositions 2 et 5 ont été adoptées pour l'édition 2019 du RID et de l'ADR (voir annexe II). La proposition 5 a été adoptée avec une correction des dates à la colonne 4 (c'est-à-dire en remplaçant « 30 décembre » par « 31 décembre ») ;

c) La proposition 7 a été adoptée (voir annexe II). La Réunion commune a noté que la note explicative concernant la norme EN 12245:2009+A1:2011 apporterait une réponse à la question soulevée dans le document informel INF.28 en interdisant désormais la fabrication de bouteilles à gaz de pétrole liquéfié (GPL) composites à deux parties. Le représentant de l'AEGPL a expliqué qu'un programme de retrait de ces bouteilles était en cours et la Réunion commune l'a invité à faire le point sur les progrès réalisés à la session suivante.

10. La Réunion commune a également pris note des conclusions et recommandations formulées par le Groupe de travail dans les sections 5.1 et 5.2 du document informel INF.45. Le représentant de l'Allemagne s'est déclaré disposé à examiner la question relative à la norme EN 590:2013+A1:2017 soulevée à la section 5.2.

11. La Réunion commune a noté et fait siennes les préoccupations exprimées par le Groupe de travail à la section 5.4 de son rapport. Il a été souligné que les modalités actuelles de vérification de la compatibilité des projets de normes avec les prescriptions du RID, de l'ADR et de l'ADN s'étaient révélées très satisfaisantes, et il a été noté que cela était dû dans une large mesure au niveau de compétence élevé dont avait fait montre le consultant du CEN.

Le représentant du CEN a confirmé que son organisation continuerait à fournir des services de secrétariat et un appui administratif au Groupe de travail sur les normes, mais qu'elle n'aurait désormais plus la maîtrise du consultant. Compte tenu de ces informations, la Réunion commune a invité les délégations à se demander si la procédure actuelle (voir le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.2, tel que modifié par l'annexe III du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130) devait être révisée et à soumettre des propositions pour examen à la session d'automne.

## **V. Interprétation du RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. Application de la disposition spéciale CW24/CV24**

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/5 (Pologne)

*Documents informels* : INF.3 (Pologne)  
INF.14 (CEFIC)

12. La Réunion commune a confirmé qu'il était permis d'utiliser des palettes en bois pour le chargement des peroxydes organiques emballés conformément aux dispositions applicables du RID ou de l'ADR. Il a été dit que l'expression « matériaux facilement inflammables » visait les matériaux de remplissage ou de rembourrage (tels que la paille, le papier, les fibres végétales, etc.).

13. En ce qui concernait la nécessité de préciser le texte actuel des dispositions spéciales CW24 et CV24, un accord de principe a été donné à la proposition du CEFIC, mais la Réunion commune a estimé qu'elle n'était pas encore assez détaillée et invité les représentants de la Pologne et du CEFIC à soumettre dans un document officiel, à la session suivante, une proposition révisée tenant compte des observations formulées.

14. En ce qui concerne les anomalies décelées dans le RID et l'ADR au sujet de l'application des dispositions spéciales CW24 et CV24 aux Nos ONU 1796, 1826 et 2031, et sachant que la question avait déjà été soulevée dans le passé et qu'aucune justification ne leur avait été trouvée, la Réunion conjointe a recommandé que les trois rubriques soient harmonisées dans les éditions 2019 du RID et de l'ADR, comme suit :

a) Dans le RID, il convenait de supprimer la disposition spéciale CW24 pour les Nos ONU 1796 et 1826 du groupe d'emballage II (voir annexe II). La Réunion commune a recommandé que cette décision soit confirmée par le Comité d'experts du RID à sa session suivante ;

b) Dans le RID et l'ADR, il convenait d'affecter les dispositions spéciales CW24 et CV24 à la deuxième rubrique du No ONU 2031 (voir annexe II). La Réunion commune a recommandé que cette décision soit confirmée par le Comité d'experts du RID et le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses à leur session suivante.

### **B. Utilisation d'emballages usagés pour le transport de marchandises dangereuses**

*Document informel* : INF.39 (France)

15. La Réunion commune a noté que cette question était traitée de diverses façons par les Parties contractantes (par exemple, par des dérogations définies dans des accords multilatéraux ou au moyen de l'article 6 de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses). Après un échange de vues, la Réunion commune a accueilli favorablement la proposition faite par le représentant de la France d'établir un questionnaire à envoyer à toutes les Parties contractantes afin de recueillir des informations sur les pratiques actuelles et d'étudier les moyens d'harmoniser celles-ci au niveau international

### **C. Divergences et ajouts aux étiquettes de dangers et plaques-étiquettes**

*Document informels* : INF.16 et INF.43 (UIC)

16. La Réunion commune a adopté la proposition reproduite dans le document informel INF.43, avec une modification au texte anglais visant à l'harmoniser avec les autres versions linguistiques (voir annexe II), pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

17. Le représentant de la Fédération de Russie a fait savoir à la Réunion commune que la traduction en russe du mot « plaques-étiquettes » dans le RID, l'ADR et l'ADN n'était pas correcte. Notant que le texte du Règlement type devrait être corrigé également, la Réunion commune a invité le délégué à soumettre une proposition officielle pour examen par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

## **VI. Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Questions en suspens**

#### **1. Dispositions supplémentaires pour les marchandises de la classe 1 (5.2.1.5) : Langues à utiliser pour les marques**

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/1 (Allemagne)

18. La Réunion commune a adopté l'option 1 telle que présentée dans le document de l'Allemagne pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019 (voir annexe II). Il a été noté que cette option n'interdisait pas l'utilisation de langues supplémentaires autres que le français, l'allemand ou l'anglais, à condition que le texte figure également dans une de ces trois langues.

#### **2. Amendement au 1.1.3.6.3**

*Document informel* : INF.8 (Allemagne)

19. La Réunion commune a adopté sans modification l'amendement au 1.1.3.6.3 proposé dans le document informel INF.8, pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019 (voir annexe II).

#### **3. Amendements au RID/ADR/ADN pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019**

*Document informel* : INF.20 (secrétariats de la CEE et de l'OTIF)

20. La Réunion commune a adopté sans modification les amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN proposés dans le document informel INF.20, pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019 (voir annexe II).

#### **4. Nouvelles dispositions relatives au document de synthèse sur les épreuves des batteries au lithium**

*Document informel* : INF.37 (Allemagne)

21. La Réunion commune a adopté la disposition transitoire proposée par l'Allemagne, qui autorise jusqu'au 31 décembre 2019 le transport de piles et batteries au lithium qui ne satisfont pas aux prescriptions du 2.2.9.1.7 g), pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019 (voir annexe II).

#### **5. Spécification des prescriptions pour la protection des robinets au 4.1.6.8**

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/2 (Allemagne)

*Document informel* : INF.44 (EIGA)

22. La Réunion commune a adopté la proposition d'amendement au 4.1.6.8 figurant dans le document informel INF.44 pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019 (voir annexe II).

### **B. Nouvelles propositions**

## 1. Formation en ligne de recyclage des conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/10 (IRU)

23. Les avis étaient partagés sur la proposition d'ajouter des dispositions autorisant le recours à l'apprentissage en ligne pour les formations de recyclage. Certaines délégations ont estimé que cela n'était pas nécessaire car la question pouvait être traitée au niveau national par les autorités compétentes. D'autres, au contraire, ont fait valoir que si la formation en ligne était autorisée, les conditions minimales requises pour garantir le même niveau d'exigence et de qualité dans tous les pays devraient être fixées dans l'ADR et l'ADN, étant donné que les certificats de formation seraient mutuellement reconnus par les Parties contractantes. Il a été rappelé que la question avait déjà été soulevée à la 103<sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses et qu'elle était également liée à la formation des experts prévue au chapitre 8.2 de l'ADN.

24. À l'issue du débat, la Réunion commune n'a pu parvenir à un accord sur la proposition telle qu'actuellement énoncée dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/10.

25. Le représentant de l'IRU a été invité à travailler avec les délégations intéressées pendant la période intersessions, afin d'affiner la proposition en tenant compte des commentaires formulés. En particulier, il a été invité, lorsqu'il rédigerait la proposition de texte réglementaire, à traiter les aspects suivants :

a) Préciser si l'apprentissage en ligne correspondait à une « formation à distance » ou à un « apprentissage assisté par ordinateur » ;

b) Indiquer clairement si la proposition de méthode d'apprentissage en ligne servirait pour la partie théorique du cours uniquement, pour l'examen ou pour les deux ;

c) Expliquer les mesures à prendre pour vérifier le degré d'assiduité des participants et l'identité des personnes suivant le cours ou passant l'examen (pour éviter que la formation soit suivie par une personne autre que celle inscrite) ;

d) Donner des détails sur la manière dont les formations devraient être organisées pour garantir le même niveau d'exigence et de qualité dans tous les pays ;

e) Étudier les enseignements tirés de l'expérience dans les pays où l'apprentissage en ligne avait été expérimenté (par exemple, l'Autriche, la Fédération de Russie et les Pays-Bas).

26. Le représentant de l'IRU a dit qu'il présenterait ultérieurement une proposition révisée et un exposé illustrant la manière de répondre à certaines des préoccupations exprimées par plusieurs délégations.

## 2. Marquage des wagons et conteneurs chargés avec des quantités limitées

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/14 (Suède)

*Document informel :* INF.7 (Suède)

27. La Réunion commune n'a pas accepté la proposition visant à exiger l'apposition de la marque LQ (quantité limitée) sur les wagons et les conteneurs transportant plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses en quantités limitées en même temps que d'autres marchandises dangereuses soumises à l'ensemble des règlements.

28. La plupart des délégations qui ont pris la parole ont souligné que les marchandises dangereuses dont le transport en quantités limitées était autorisé présentaient un risque faible pendant le transport. Le fait d'apposer la marque LQ n'améliorerait pas la sécurité puisque cette marque ne donnait aucune indication quant à la nature des risques liés aux marchandises transportées. D'autres délégations ont fait observer que le même argument pourrait être invoqué pour contester l'utilité du « panneau orange ». Il a toutefois été noté que lorsque le panneau orange était exigé, l'information concernant la nature des marchandises transportées devait figurer dans le document de transport, alors que ce n'était pas le cas pour les marchandises dangereuses transportées en quantités limitées.

29. D'autres délégations, au contraire, ont jugé que la proposition de la Suède permettrait d'améliorer la sécurité, car la marque LQ avertirait de la présence de marchandises dangereuses transportées selon le régime des « quantités limitées », mais en quantité importante. Cela pourrait être utile, par exemple lorsque le voyage comprenait des passages dans des tunnels routiers.

30. La représentante de la Suède a dit qu'elle prendrait en considération les observations formulées et qu'elle soumettrait le cas échéant une nouvelle proposition ultérieurement.

### **3. Couleur de la marque pour les matières transportées à chaud conformément au 5.3.3**

*Document informel :* INF.4 (France)

31. La Réunion commune a accepté la proposition d'amendement à la version française du 5.3.3 du RID, de l'ADR et de l'ADN, pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019 (voir annexe II).

32. Il a été noté que la même modification s'appliquait au 5.3.2.2 du Règlement type. Le représentant de la France a été invité à soumettre une proposition pour examen par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

### **4. Augmentation de la pression interne maximale autorisée pour les générateurs d'aérosols**

*Document informel :* INF.5 (FEA)

33. La plupart des délégations qui ont pris la parole étaient favorables à l'option 2 du document informel INF.5, car elle permettrait d'harmoniser les dispositions du RID, de l'ADR et de l'ADN avec celles de la directive 75/234/CE, ce qui renforcerait l'harmonisation des dispositions applicables aux générateurs d'aérosols.

34. On a toutefois fait observer que dans l'hypothèse où l'option 2 serait adoptée, cette harmonisation concernerait uniquement le champ d'application du RID, de l'ADR et de l'ADN, à moins que les dispositions du Règlement type soit modifiées en conséquence. La Réunion commune a invité les représentants du secteur à se demander s'il était nécessaire de faire appliquer les mêmes dispositions dans le monde entier et a suggéré, si c'était le cas, qu'une proposition soit soumise au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

35. La Réunion commune a invité la FEA à soumettre un document sous une cote officielle pour la session d'automne.

### **5. Renvois aux directives dans le 6.2.4.1**

*Documents informels :* INF.12 (Fédération de Russie)  
INF.25 (ECMA, EIGA)

36. Le représentant du CEN a expliqué que des travaux avaient été entamés en vue de convertir les annexes des directives 84/525/CEE et 84/527/CEE en normes CEN mais que ce projet avait été abandonné en raison des difficultés rencontrées.

37. Notant que les annexes à ces directives étaient mises à la disposition du public et largement utilisées par les industries manufacturières, et rappelant la décision prise à sa session de printemps de 2011 (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122, par. 20 et 21), la Réunion commune a conclu que les renvois aux directives ne devraient pas être supprimés tant que d'autres textes ne seraient pas disponibles ou que de nouveaux éléments en faveur de leur suppression ainsi que des informations détaillées sur les conséquences de cette suppression n'auraient pas été fournis.

38. La Réunion commune a invité le représentant de la Fédération de Russie à tenir compte des observations formulées et à soumettre une proposition révisée sous une cote officielle à sa session suivante.

### **6. Nouveau numéro d'identification du danger (836)**

*Document informel :* INF.15 (Espagne)

39. Certaines délégations ont accueilli favorablement la proposition de l'Espagne et ont fait observer que des problèmes similaires avaient été détectés pour d'autres rubriques, ce qui justifierait de vérifier que les principes d'attribution des numéros d'identification du danger étaient appliqués de manière cohérente. Elles estimaient qu'il serait raisonnable, lorsque des rubriques ne se conformaient pas à ces principes, d'en examiner les raisons éventuelles.

40. D'autres ont estimé au contraire que le système actuel était en place depuis longtemps et qu'il était bien connu des services d'intervention d'urgence. Se disant préoccupées par les conséquences imprévues d'une modification des principes existants (par exemple, dans les cas où la duplication du numéro d'identification servait à indiquer la gravité du danger), elles ont fait valoir que tout changement devrait être examiné au cas par cas et sur la base de données complémentaires.

41. On a fait observer que les informations fournies par le numéro d'identification du danger ne devaient pas être examinées de manière isolée mais conjointement avec celles fournies par d'autres éléments tels que les plaques-étiquettes. Il a également été noté que les modifications applicables au seul RID devraient également être abordées.

42. À l'issue d'un débat, la Réunion commune a invité l'expert de l'Espagne à soumettre à la session de septembre une proposition révisée tenant compte des observations formulées.

43. La Réunion commune a également invité les délégations qui avaient relevé d'autres cas où un examen des numéros d'identification du danger pourrait être nécessaire à coopérer avec l'Espagne et à envisager d'inclure de tels cas dans la proposition révisée pour la session d'automne. La Réunion commune évaluerait ensuite si les problèmes soulevés justifiaient une révision des principes d'attribution des numéros d'identification du danger ou s'ils continueraient d'être traités au cas par cas.

## 7. Définition de « point d'éclair »

*Document informel :* INF.18 (Allemagne)

44. Les participants n'ont pas appuyé la proposition d'ajouter une abréviation pour « point d'éclair ». Certaines délégations estimaient que cette proposition n'était ni nécessaire ni opportune, l'acronyme « Fp » n'étant pas internationalement reconnu. D'autres se sont enquis de l'équivalent correspondant dans d'autres langues. D'autres encore ont indiqué que la définition elle-même devrait être modifiée de manière à y mentionner l'application d'une source d'inflammation, afin de la faire concorder avec la définition utilisée dans les normes internationales.

45. Il a été relevé que, étant donné que la définition figurait aussi dans le Règlement type, toute proposition de modification devrait être portée à l'attention du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

46. Compte tenu de ces observations, et estimant qu'une solution spéciale pour l'ADN pouvait être trouvée, le représentant de l'Allemagne a retiré sa proposition.

## 8. Amendement à la disposition spéciale CW36/CV36 du 7.5.11

*Document informel :* INF.21 (Suisse)

47. Les délégations ont appuyé la proposition dans son principe, mais la plupart d'entre elles étaient d'avis qu'elle devait être encore améliorée avant de pouvoir être adoptée. Le représentant de l'Allemagne a noté que les parties prenantes du secteur prévoyaient des problèmes avec les services de colis. Les représentants de l'EIGA et de l'AEGPL se sont déclarés disposés à consulter les acteurs du secteur et à aider le représentant de la Suisse à élaborer une version révisée de sa proposition pour la session d'automne. Les autres délégations intéressées ont été invitées à communiquer leurs observations par écrit au représentant de la Suisse.

## 9. Harmonisation des différentes versions linguistiques du RID et de l'ADR

*Document informel :* INF.22 (Italie)

48. La Réunion commune a accueilli avec intérêt le document de l'Italie mais a estimé qu'il fallait plus de temps pour examiner toutes les questions soulevées. Le représentant de l'Italie a été invité à soumettre, pour la session d'automne, un document officiel qui énumérerait séparément : les questions d'ordre rédactionnel ; les questions appelant une analyse plus approfondie ; et les questions à porter à l'attention du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

49. En outre, notant que le document portait uniquement sur le RID et l'ADR, la Réunion commune a prié le représentant de l'Italie d'inclure dans sa proposition révisée des propositions d'amendements à l'ADN.

50. La Réunion commune a invité les délégations à communiquer leurs observations par écrit au représentant de l'Italie.

#### **10. Renvois aux Règlements de la CEE dans le RID/ADR/ADN**

*Document informel* : INF.30 (secrétariat)

51. La Réunion commune a adopté les amendements proposés par le secrétariat, pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019 (voir annexe II).

#### **11. Corrections adoptées par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses**

*Document informel* : INF.31 (secrétariat)

52. La Réunion commune a pris note des corrections à la vingtième édition révisée du Règlement type adoptées par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses qui étaient également pertinentes pour l'édition de 2019 du RID, de l'ADR et de l'ADN (voir annexe II).

#### **12. Amendements au 5.4.1.1.1**

*Documents informels* : INF.33 (Ukraine)  
INF.35 (secrétariat)

53. Le représentant de l'Ukraine n'ayant pas assisté à la session, la Réunion commune a décidé de reporter l'examen de cette proposition à sa session suivante, sous réserve qu'elle soit soumise dans un document portant une cote officielle.

#### **13. Emballage de présentation de quantités limitées**

*Document informel* : INF.46 (COSTHA)

54. Faute de temps, la Réunion commune n'a pas été en mesure d'examiner ce document. Le représentant du COSTHA a été invité à le soumettre à nouveau pour examen à la session suivante.

## **VII. Rapports des groupes de travail informels (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Transport de récipients à pression agréés par le Département des transports des États-Unis d'Amérique**

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/3 (EIGA)

55. La Réunion commune a noté que les activités de réglementation se poursuivaient aux États-Unis d'Amérique.

56. Certaines délégations ont exprimé des préoccupations au sujet de la nouvelle disposition proposée à l'alinéa e) du paragraphe 8 du document. La Réunion commune a fait observer que les efforts devaient se poursuivre pour que les récipients à pression « UN »

soient utilisés dans le monde entier, ce qui était le seul moyen d'assurer une harmonisation à l'échelle mondiale.

57. À l'issue d'un débat, la Réunion commune a estimé que, pour avancer sur la question, un document comparant les propositions d'amendements au titre 49 du Code des règlements fédéraux des États-Unis à celles envisagées pour le RID, l'ADR et l'ADN (par exemple sous forme de tableau à deux colonnes) devrait être soumis pour examen à la session d'automne. Ce document permettrait aux délégations de s'assurer que les principes de réciprocité et de reconnaissance mutuelle des organismes de contrôle étaient respectés et qu'il ne restait pas de questions techniques à régler. Le représentant de l'EIGA a déclaré qu'il poursuivrait sa collaboration avec l'industrie et les représentants des États-Unis d'Amérique en vue de fournir ces informations à la session suivante.

## **B. Rapport du groupe de travail informel sur les définitions des termes « risque » et « danger » dans le cadre du RID, de l'ADR et de l'ADN**

*Document informel* : INF.13 (Roumanie, UIC)

58. À l'issue d'un long débat, la Réunion commune n'a pu se mettre d'accord sur les définitions proposées. Elle a proposé au groupe de travail informel de poursuivre ses travaux de façon progressive, comme suit :

- Premièrement, repérer dans le RID, l'ADR et l'ADN tous les passages où les mots « danger » et « risque » peuvent être évités. Ce travail pourrait s'effectuer à partir du tableau figurant dans le document informel INF.4/Add.1, soumis à la session d'automne 2017 ; et
- Deuxièmement, étudier, dans tous les autres passages où figurent les mots « danger » et « risque », la façon dont ils sont utilisés, et envisager des solutions (par exemple, se demander s'ils peuvent être remplacés ou s'il convient d'élaborer une définition).

59. Le groupe de travail informel devait prendre en compte tous les cas énumérés dans le document informel INF.4/Add.1 et, lorsqu'il estimerait que les mots ne pouvaient être évités, fournir les explications nécessaires.

60. Le représentant des Pays-Bas s'est proposé d'accueillir la prochaine réunion du groupe de travail informel, qui devrait en principe se tenir du 11 au 13 juin 2018 au Ministère de l'infrastructure et de la gestion de l'eau, à La Haye.

61. La Réunion commune a noté que le groupe de travail informel présenterait le fruit de ses travaux à sa session d'automne 2018.

## **C. Rapport du groupe de travail informel chargé d'actualiser l'architecture de la télématique dans les transports de marchandises dangereuses**

*Document informel* : INF.34 (Allemagne)

62. La Réunion commune a pris note du rapport du groupe de travail informel. Elle a noté que l'Allemagne avait l'intention de présenter un projet de memorandum d'accord entre les États membres afin qu'ils s'entendent sur une interprétation et une utilisation communes des possibilités qu'offrait le 5.4.0.2 du RID, de l'ADR et de l'ADN, pour examen par le groupe de travail informel à sa réunion suivante, prévue les 4 et 5 juin à Londres. La Réunion commune a en outre noté que l'ERA envisageait la possibilité de devenir une interface de gestion d'accès (TP1).

63. Le représentant de l'IRU a informé la Réunion commune que le Groupe de travail des transports routiers (SC.1)<sup>1</sup> examinerait, lors d'une session extraordinaire, prévue le 4 avril 2018, les possibilités de rendre fonctionnelle le contrat électronique de transport international de marchandises par route (lettre de voiture électronique ou e-CMR) et notamment de mettre

<sup>1</sup> Voir le document ECE/TRANS/SC.1/S/397 (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1age.htm>).

en place une plateforme centrale commune et d'autres possibilités. Il a encouragé les délégations intéressées à participer à cette réunion.

64. Il a par ailleurs été mentionné que l'Union européenne avait entrepris de définir une vision et une feuille de route communes sur le numérique dans les transports et la logistique, dans le cadre du groupe d'experts dénommé « Forum sur le numérique dans les transports et la logistique » mis sur pied par la Commission européenne.

65. Certains participants ont cependant fait remarquer que ces organismes s'occupaient de la numérisation des documents de transport afin de faciliter les opérations commerciales et la logistique entre parties prenantes, alors que le groupe de travail informel sur la télématique de la Réunion commune s'occupait de la mise au point d'un système dans le cadre juridique du RID, de l'ADR et de l'ADN pour définir les renseignements qui seraient également utiles aux autorités compétentes, ce qui leur permettrait de prendre des mesures appropriées relevant de leur responsabilité (par exemple inspections, interventions d'urgence ou organisation du trafic, etc).

66. La Réunion commune a estimé qu'il serait souhaitable d'échanger des informations sur les activités menées par ces organismes, afin d'éviter tout chevauchement ou conflit, et a rappelé que ses travaux actuels sur la télématique avaient pour objet de mettre au point un système qui porterait sur les aspects non encore pris en compte par les autres initiatives. Le représentant de l'Union européenne a fait savoir qu'il participerait à la réunion suivante du Forum sur le numérique dans les transports et la logistique, les 21 et 22 mars 2018, et qu'il envisagerait de participer aussi à la réunion suivante du groupe de travail informel sur la télématique, prévue à Londres les 4 et 5 juin afin d'y fournir des renseignements sur les activités du Forum.

#### **D. Rapport du groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE (vaporisation explosive d'un liquide porté à ébullition) au cours du transport des marchandises dangereuses**

*Document informel* : INF.23 (Espagne)

67. La Réunion commune a pris note du rapport et décidé de poursuivre les travaux décrits aux paragraphes 7 à 10 du document informel.

68. Il a été relevé que l'Institut national français de l'environnement industriel et des risques (INERIS) devait s'attaquer en 2018 à la modélisation des trois premiers scénarios énumérés au paragraphe 3, aux incendies impliquant des substances supplémentaires (un gaz et un liquide), aux effets en cas de dommage et à la protection locale. Des travaux supplémentaires pourraient être effectués selon les disponibilités budgétaires.

### **VIII. Accidents et gestion des risques (point 7 de l'ordre du jour)**

#### **A. Activités de la deuxième phase de la feuille de route du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

*Document informel* : INF.27 (ERA)

69. Le représentant de l'ERA a informé la Réunion commune que la première édition des guides-cadres sur la gestion des risques liés au transport intérieur de marchandises dangereuses avait été achevée et mise à disposition et qu'elle serait bientôt publiée sur le site Web de l'ERA, dans l'attente de la création d'un site Web propre.

70. Les représentants de l'Espagne et du Royaume-Uni ont fait remarquer que les guides en question devaient encore être perfectionnés avant qu'ils puissent être mis en application. Selon eux, compte tenu de son stade actuel de développement, la méthode proposée ne pourrait donner des résultats fiables car les données disponibles étaient insuffisantes au regard de tous les paramètres et qu'en outre elle était difficile à comprendre et à utiliser. D'autres participants ont fait savoir que, étant donné que le document de l'ERA avait été

soumis tardivement, ils n'avaient pas eu le temps de consulter leurs autorités nationales pour pouvoir faire des observations à la présente session. Ils ont souligné la nécessité que les guides leur soient soumis dans leur propre langue.

71. Tout en admettant les préoccupations formulées par l'Espagne et le Royaume-Uni concernant la paucité des données disponibles, le représentant de l'ERA a expliqué que cette difficulté pourrait être résolue en partie en utilisant des données de référence. Il a précisé que la France et la Suisse avaient déjà fourni des données de référence pour certains paramètres, qui pourraient être utilisées ultérieurement pour améliorer la qualité et la fiabilité des résultats ainsi que la méthode. Il a encouragé les autres pays à fournir des ensembles de données qui pourraient servir de valeurs de référence. Il a expliqué que les guides constituaient un cadre et proposaient une méthode et qu'ils seraient révisés à l'avenir pour tenir compte de l'expérience acquise dans leur mise en œuvre, de l'amélioration de la collecte des données et des informations fournies en retour par les utilisateurs.

72. La Réunion commune a invité le représentant de l'ERA à lui soumettre, à sa session d'automne, les guides et toute autre information connexe dans des documents pourvus d'une cote officielle. De la sorte, les délégations auraient le temps de les étudier en détail et de consulter leurs autorités nationales afin de pouvoir communiquer la position de leur pays à ce sujet lors de la session. Le représentant de l'ERA s'est proposé pour faire une présentation détaillée des guides lors de la session d'automne afin de faciliter les débats.

73. Pour finir, la Réunion commune a pris note que l'ERA avait l'intention de créer un groupe d'experts chargé des utilisateurs et du développement qui serait chargé de l'amélioration continue du cadre de gestion des risques dans les transports intérieurs de marchandises dangereuses. Les participants ont noté que les dates des réunions et des ateliers du groupe pour 2018 avaient déjà été fixées (voir p. 2 du document informel INF.27). Le représentant de l'ERA a indiqué que son organisation était prête à accueillir à tout moment les experts qui seraient nommés par tous les pays et organisations participant aux travaux de la Réunion commune, notamment ceux possédant une expérience dans les domaines suivants : notification des faits et statistiques des transports, modèles pour l'estimation des risques (y compris modèles physiques et physiologiques), prise de décisions (notamment critères d'acceptation) et mise au point d'outils d'information et de communication. On trouverait des formulaires de présentation des candidatures à l'appendice I du document INF.27.

## **B. Amélioration des systèmes d'information sur les incidents survenant dans les transports intérieurs de marchandises dangereuses**

*Documents informels :* INF.26 (ERA)  
INF.42 (France)

74. La Réunion commune a pris note des informations présentées dans le document de l'ERA concernant la liste de paramètres à utiliser dans la méthode harmonisée d'estimation des risques et une proposition tendant à l'élaboration d'un système commun d'information sur les incidents ferroviaires (Common Occurrence Reporting (COR) System). Le représentant de l'ERA a expliqué que le document relatif au système COR était un document de réflexion qui serait utilisé pour élaborer une méthode commune en matière de sécurité.

75. Le représentant de l'ERA a indiqué que ces travaux devraient être coordonnés avec les travaux de la Réunion commune sur la section 1.8.5 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Il a souligné qu'au cas où la Réunion commune déciderait de ne pas saisir cette occasion, l'ERA élaborerait son propre système pour le secteur ferroviaire européen, qui pourrait être entièrement harmonisé ou non avec les dispositions du 1.8.5.

76. En ce qui concernait la collecte de données, certaines délégations ont déclaré que la disponibilité de certains des paramètres énumérés à l'appendice I du document informel INF.26 pourrait poser problème. Elles ont fait valoir que les données brutes n'étaient pas toujours disponibles au niveau national pour des paramètres tels que le type et la quantité de marchandises dangereuses transportées ou les types de véhicules utilisés, et qu'il serait donc impossible pour certains pays de fournir des données aussi détaillées. Selon d'autres

délégations, l'expérience avait montré qu'il n'était pas toujours facile de réunir des données supplémentaires après un accident ou un incident. D'autres encore ont fait observer qu'il serait nécessaire d'étudier la manière dont les dispositions actuelles de la section 1.8.5 étaient mises en œuvre dans différents pays afin d'avoir une vue d'ensemble de la situation actuelle et des difficultés qui pourraient se poser.

77. Il a toutefois été rappelé que la collecte de données sur les accidents était effectuée avec succès dans certains pays et que des travaux sur la notification des accidents avaient déjà été envisagés lors de précédentes sessions de la Réunion commune après que les ateliers de l'ERA avaient fourni la liste des données utiles (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136, par. 61, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/138, par. 59 et 60, et ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140, par. 86 à 90). Il a été noté que le système COR constituait une occasion unique qu'il ne fallait pas manquer.

78. Après un échange de vues, la Réunion commune a estimé que, dans un premier temps, les pays devraient s'enquérir du type de données et de statistiques disponibles aux échelons national et régional (par exemple, les données recueillies au niveau de l'Union européenne).

79. En ce qui concernait le document informel INF.42, la proposition de créer un groupe de travail informel a reçu un certain appui. La Réunion commune a invité le représentant de la France à soumettre un document sous une cote officielle pour la session d'automne. Sur la question du projet de mandat figurant au paragraphe 5 du document informel, les délégations ont été invitées à faire part de leurs observations au représentant de la France avant le 1<sup>er</sup> juin 2018.

## **IX. Travaux futurs (point 8 de l'ordre du jour)**

80. La prochaine session se tiendra à Genève du 17 au 21 septembre 2018.

## **X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)**

### **A. Remplissage des bouteilles de GPL par des particuliers ou des entreprises pour leur propre approvisionnement**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/4 (Suisse)

*Document informel :* INF.38 (AEGPL)

81. À l'issue d'un débat, la Réunion commune a estimé que l'exemption prévue au point a) du 1.1.3.1 ne pouvait être envisagée que si les marchandises étaient présentées pour la vente au détail dans un système de confinement garantissant l'absence de fuite. Estimant qu'il était difficile de remplir cette condition était dans le cas du remplissage d'une bouteille à gaz par un particulier pour son propre usage tout en garantissant le respect des dispositions de l'instruction d'emballage P200, la Réunion commune a conclu qu'une exemption générale conformément au point a) du 1.1.3.1 ne se justifiait pas. Il a été noté que cela n'empêchait pas les autorités nationales compétentes d'autoriser le remplissage en libre-service au niveau national conformément aux dispositions portant sur des questions sans relation avec le transport (par exemple la sécurité d'utilisation) dans d'autres textes législatifs.

82. Certaines délégations ont estimé que l'exemption prévue au point a) du 1.1.3.1 ne s'appliquait qu'au transport et non au remplissage. Selon elles, les dispositions de l'instruction d'emballage P200 étaient applicables dans tous les cas.

83. La Réunion commune a indiqué qu'en cas de formulation d'une proposition tendant à étendre l'applicabilité du 1.1.3.1 aux cas décrits dans le document de la Suisse, il conviendrait de prévoir des conditions techniques garantissant le même niveau de sécurité que dans l'instruction d'emballage P200.

## **B. Hommages**

84. La Réunion commune a été informée que MM. K. Tiemersma (Pays-Bas) et J. Mairs (Royaume-Uni) participaient à la session pour la dernière fois car ils prendraient prochainement leur retraite. La Réunion commune les a remerciés chaleureusement pour leur dévouement et leur contribution à ses travaux et leur a souhaité une longue et heureuse retraite.

## **XI. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)**

85. La Réunion commune a adopté le rapport sur sa session de printemps 2018 et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

## **Annexe I**

### **Rapport du Groupe de travail des citernes**

(voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150/Add.1)

## Annexe II

### Projet d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019

#### Chapitre 1.1

1.1.3.6.3 Dans le tableau, pour la catégorie de transport 0, pour la classe 4.3, après « 3131, », insérer : « 3132, ».

*(Document de référence : document informel INF.8)*

#### Chapitre 1.2

1.2.1 Dans la définition de « Règlement ECE », remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

*(Document de référence : document informel INF.30)*

#### Chapitre 1.6

1.6.1 Ajouter la nouvelle mesure transitoire suivante :

« 1.6.1.47 Les piles et batteries au lithium ne répondant pas aux prescriptions du 2.2.9.1.7 g) peuvent encore être transportées jusqu'au 31 décembre 2019. ».

*(Document de référence : document informel INF.37)*

(ADR :)

1.6.5.7 Dans la première phrase et dans la note de bas de page 1), remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

*(Document de référence : document informel INF.30)*

1.6.5.13 Remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

*(Document de référence : document informel INF.30)*

1.6.5.16 Remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

*(Document de référence : document informel INF.30)*

#### Chapitre 3.2

##### 3.2.1, Tableau A

(RID :) Pour les Nos ONU 1796 (groupe d'emballage II) et 1826 (groupe d'emballage II), dans la colonne (18), supprimer : « CW24 ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/5)*

Pour le No ONU 2031, deuxième rubrique, dans la colonne (18), insérer : « CW24/CV24 ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/5)*

#### Chapitre 4.1

4.1.6.8 Dans la première phrase, après « Les robinets », insérer : « et les autres éléments raccordés aux robinets qui doivent rester en place pendant le transport (par exemple des dispositifs de manutention ou des adaptateurs) ».

*(Document de référence : document informel INF.44)*

## Chapitre 5.2

5.2.1.5 Modifier la deuxième phrase comme suit :

« La marque, bien lisible et indélébile, doit être rédigée dans une ou plusieurs langue(s), dont l'une doit être le français, l'allemand ou l'anglais, à moins que des accords conclus entre les pays intéressés au transport n'en disposent autrement. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/1, option 1)

## Chapitre 5.3

5.3.1.7.1 Au deuxième paragraphe, remplacer « du paragraphe 5.2.2.2 » par : « du 5.2.2.2 ». Au deuxième paragraphe, remplacer « au paragraphe 5.2.2.2 » par : « au 5.2.2.2 ».

5.3.1.7.1 À la fin, ajouter la phrase suivante : « Les variations couvertes par les 5.2.2.2.1, deuxième phrase, 5.2.2.2.1.3, troisième phrase, et 5.2.2.2.1.5 pour les étiquettes de danger s'appliquent également aux plaques-étiquettes. ».

(Document de référence : document informel INF.43)

5.3.3 Dans la deuxième phrase du deuxième paragraphe, remplacer « Il » par : « Elle ».

(Document de référence : document informel INF.4)

## Chapitre 6.2

6.2.4.1 Dans le tableau, sous « pour la conception et la fabrication » :

- Pour la norme « EN 1442:2006 + A1:2008 », dans la colonne (4), remplacer « Jusqu'à nouvel ordre » par : « Entre le 1<sup>er</sup> janvier 2009 et le 31 décembre 2020 ».

(Document de référence : document informel INF.45)

- Après la ligne pour la norme « EN 1442:2006 + A1:2008 », insérer la nouvelle norme suivante :

EN 1442:2017	Équipements pour GPL et leurs accessoires – Bouteilles en acier soudé transportables et rechargeables pour GPL – Conception et construction	6.2.3.1 et 6.2.3.4	Jusqu'à nouvel ordre	
--------------	---	--------------------	----------------------	--

(Document de référence : document informel INF.45)

- Pour la norme « EN 12245:2002 », dans la colonne (5), insérer : « 31 décembre 2019, pour les bouteilles et tubes sans liner constitués de deux pièces assemblées ».

(Documents de référence : documents informels INF.28 et INF.45)

- Pour la norme « EN 12245:2009 + A1:2011 », dans la colonne (2), ajouter le nota suivant :

« **NOTA :** Cette norme ne doit pas être utilisée pour les bouteilles et tubes sans liner constitués de deux pièces assemblées. »

(Documents de référence : documents informels INF.28 et INF.45)

- Pour la norme « EN 12245:2009 + A1:2011 », dans la colonne (5), insérer : « 31 décembre 2019, pour les bouteilles et tubes sans liner constitués de deux pièces assemblées ».

(Documents de référence : documents informels INF.28 et INF.45)

6.2.4.1 Modifier le tableau sous « pour les fermetures » comme suit :

- Pour la norme « EN ISO 14246:2014 », dans la colonne (4), remplacer « Jusqu'à nouvel ordre » par : « Entre le 1<sup>er</sup> janvier 2015 et le 31 décembre 2020 ».

(Document de référence : document informel INF.45)

- Après la ligne pour la norme « EN ISO 14246:2014 », insérer la nouvelle norme suivante :

EN ISO 14246:2014 + A1:2017	Bouteilles à gaz – Robinets de bouteilles à gaz – Essais de fabrication et contrôles	6.2.3.1 et 6.2.3.4	Jusqu'à nouvel ordre	
--------------------------------	---	-----------------------	----------------------------	--

(Document de référence : document informel INF.45)

## Chapitre 6.8

- 6.8.2.1.2 Dans la colonne de droite, après « Les conteneurs-citernes », insérer la nouvelle note de bas de page 2/1 libellée comme suit :

« <sup>21</sup> Voir aussi 7.1.3 ».

Renommer les notes de bas de page 2/1 à 21/18 en tant que 3/2 à 22/19.

(Documents de référence : documents informels INF.19 et INF.47)

- 6.8.2.3.4 Remplacer « modification » par : « transformation » (six fois).

(Documents de référence : documents informels INF.19 et INF.47)

[6.8.2.6.1 Dans le tableau, sous « Pour la conception et la construction des citernes » :

- Pour la norme « EN 14025:2013 + A1:2016 », dans la colonne (4), remplacer « Jusqu'à nouvel ordre » par : « Entre le 1<sup>er</sup> janvier 2017 et le 31 décembre 2020 ».

(Document de référence : document informel INF.45)

- Après la ligne pour la norme « EN 14025:2013 + A1:2016 », insérer la nouvelle norme suivante :

EN 14025:2018	Citernes destinées au transport de matières dangereuses – Citernes métalliques sous pression – Conception et fabrication	6.8.2.1 et 6.8.2.3	Jusqu'à nouvel ordre	
---------------	--	-----------------------	-------------------------	--

(Document de référence : document informel INF.45)

- Après la ligne pour la nouvelle norme « EN 14025:2018 », insérer la nouvelle norme suivante :

EN 12972:2018	Citernes destinées au transport de matières dangereuses – Épreuve, contrôle et marquage des citernes métalliques	6.8.2.3	Obligatoirement à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2021	
---------------	--	---------	--	--

]

(Document de référence : document informel INF.45)

(ADR :)

- Pour la norme « EN 13094:2015 », dans la colonne (2), ajouter le nota suivant :

« **NOTA :** Voir aussi la ligne directrice sur le site internet du secrétariat de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (<http://www.unecce.org/trans/danger/danger.html>). ».

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/12 et document informel INF.47)

(RID/ADR :)

- 6.8.2.6.1 Modifier le tableau sous « Pour les équipements » comme suit :

- Pour la norme « EN 14432:2014 », dans la colonne (2), modifier le nota comme suit :  
« **NOTA :** Cette norme peut également être appliquée aux citernes à vidange par gravité. ».

(Documents de référence : documents informels INF.40 et INF.47)

- Pour la norme « EN 14433:2014 », dans la colonne (2), modifier le nota comme suit :  
« **NOTA :** Cette norme peut également être appliquée aux citernes à vidange par gravité. ».

(Documents de référence : documents informels INF.40 et INF.47)

[6.8.2.6.2 Modifier le tableau comme suit :

- Pour la norme « EN 12972:2007 », dans la colonne (4), remplacer « Jusqu'à nouvel ordre » par : « Jusqu'au 30 juin 2019 ».

(Document de référence : document informel INF.45)

- Après la ligne pour la norme « EN 12972:2007 », insérer la nouvelle norme suivante :

EN 12972:2018	Citernes destinées au transport de matières dangereuses – Épreuve, contrôle et marquage des citernes métalliques	6.8.2.4 et 6.8.3.4	Obligatoirement à partir du 1 <sup>er</sup> juillet 2019	
---------------	--	-----------------------	--	--

]

(Document de référence : document informel INF.45)

[(ADR :)

6.8.4 d), TT11 Dans le paragraphe après le tableau, remplacer « EN 14025:2013 + A1:2016 » par : « EN 14025:2018 ».]

(Document de référence : document informel INF.45, modification de conséquence)

[6.8.5.4 Remplacer « EN 1252-2:2001 Récipients cryogéniques – Matériaux – Partie 2 : Exigences de ténacité pour les températures comprises entre -80 °C et -20 °C » par : « EN ISO 21028-2:2018 Récipients cryogéniques – Exigences de ténacité pour les matériaux à température cryogénique – Partie 2 : températures comprises entre -80 °C et -20 °C ».]

(Document de référence : document informel INF.45)

## **(ADR :) Chapitre 7.5**

7.5.7.6.1 Dans la note de bas de page 2), remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

(Document de référence : document informel INF.30)

## **(ADR :) Chapitre 9.1**

9.1.1.2 Sous « Véhicule homologué par type » et dans la note de bas de page 2), remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

(Document de référence : document informel INF.30)

9.1.2.1 Dans le dernier paragraphe et dans la note de bas de page 3), remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

(Document de référence : document informel INF.30)

9.1.2.2 Dans le premier paragraphe et dans la note de bas de page 2), remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU » (deux fois).

(Document de référence : document informel INF.30)

**(ADR :) Chapitre 9.2**

9.2.1.1 Remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU » (deux fois).

*(Document de référence : document informel INF.30)*

9.2.2.6.2 Au deuxième tiret et dans la note de bas de page 2), remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

*(Document de référence : document informel INF.30)*

9.2.2.9.1 À l'alinéa a), remplacer « partie 143 » par « partie 14 », ajouter à la suite l'appel de note de bas de page «<sup>3</sup> » et ajouter le texte suivant de la note de bas de page 3) : « Les prescriptions de la norme CEI 60079 partie 14 ne prévalent pas sur les prescriptions de la présente partie. ».

À l'alinéa b), remplacer « partie 143 » par « partie 14<sup>3</sup> ».

9.2.3.1.1 Dans le texte du paragraphe et dans la note de bas de page 3, renumérotée 4), remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

À l'alinéa b), remplacer « No 13<sup>3</sup> » par « No 13<sup>4</sup> ».

*(Document de référence : document informel INF.30)*

9.2.3.1.2 Remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

*(Document de référence : document informel INF.30)*

9.2.4.3 À l'alinéa b) (trois fois) et dans les notes de bas de page 4), 5) et 6), respectivement renumérotées 5), 6) et 7), remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

*(Document de référence : document informel INF.30)*

9.2.4.4 Remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU » (quatre fois).

Renommer les rappels de note 5) et 6) en rappels 6) et 7), respectivement (deux fois chacun).

*(Document de référence : document informel INF.30)*

9.2.4.7.1 Dans le texte du paragraphe et dans la note de bas de page 7, renumérotée 8), remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

*(Document de référence : document informel INF.30)*

9.2.5 Dans la première phrase et dans la note de bas de page 8, renumérotée 9), remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

*(Document de référence : document informel INF.30)*

9.2.6 Dans le texte du paragraphe et dans la note de bas de page 2), remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

*(Document de référence : document informel INF.30)*

**(ADR :) Chapitre 9.7**

9.7.5.2 Dans la première phrase et dans la note de bas de page 1), remplacer « Règlement ECE » par : « Règlement ONU ».

*(Document de référence : document informel INF.30)*

## Annexe III

### Corrections et modifications aux projets d'amendements dans les documents ECE/TRANS/WP.15/240 et OTIF/RID/CE/GTP/2017/15

#### A. Corrections aux projets d'amendements dans les documents ECE/TRANS/WP.15/240 et OTIF/RID/CE/GTP/2017/15

##### Chapitre 1.6, nouvelle mesure transitoire 1.6.3.49

Remplacer « pression nominale du disque de rupture » par « pression d'éclatement du disque de rupture ».

(Documents de référence : documents informels INF.32/Rev.1 et INF.47)

##### Chapitre 1.6, nouvelle mesure transitoire 1.6.4.51

Remplacer « pression nominale du disque de rupture » par « pression d'éclatement du disque de rupture ».

(Documents de référence : documents informels INF.32/Rev.1 et INF.47)

##### Chapitre 2.2, amendement au 2.2.9.1.7, nouvel alinéa g)

Après « piles ou batteries », insérer « fabriquées après le 30 juin 2003 ».

(Document de référence : document informel INF.37)

##### Chapitre 3.3, nouvelle disposition spéciale 392, à l'alinéa a), dans le tableau (six fois)

Remplacer « Règlement ECE » par « Règlement ONU ».

(Document de référence : document informel INF.30)

##### Chapitre 5.3, amendement au 5.3.1.2

Remplacer le texte existant par le texte suivant :

(RID :)

5.3.1.2 Dans le titre, après « grand conteneurs » ajouter « conteneurs pour vrac, ».

5.3.1.2 Modifier la première phrase pour lire comme suit :

« Les plaques-étiquettes doivent être apposées des deux côtés et à chaque extrémité du grand conteneur, du conteneur pour vrac, du CGEM, du conteneur-citerne ou de la citerne mobile et sur deux côtés opposés dans le cas des conteneurs pour vrac souples. ».

(Document de référence : document informel INF.20)

(ADR :)

5.3.1.2 Dans le titre, après « conteneurs, » ajouter « conteneurs pour vrac, ».

5.3.1.2 Modifier le premier paragraphe figurant après le nota, comme suit :

« Les plaques-étiquettes doivent être apposées des deux côtés et à chaque extrémité du conteneur, du conteneur pour vrac, du CGEM, du conteneur-citerne ou de la citerne mobile et sur deux côtés opposés dans le cas des conteneurs pour vrac souples. ».

(Document de référence : document informel INF.20)

**Chapitre 6.8, 6.8.2.1.23, premier amendement**

Remplacer le texte existant par :

6.8.2.1.23 Remplacer les deux premières phrases du premier paragraphe par le texte suivant :

« 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. L'aptitude de l'atelier de maintenance ou de réparation à réaliser des travaux de soudure doit être vérifiée et confirmée par l'organisme de contrôle conformément au 6.8.2.4.5. Un système d'assurance qualité du soudage doit être mis en place par le constructeur ou l'atelier de maintenance ou de réparation. ».

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/9 et document informel INF.47)

**Chapitre 6.8, amendement au 6.8.2.2.10**

Remplacer le texte existant par :

6.8.2.2.10 Modifier le deuxième paragraphe, comme suit :

« Sauf pour les citernes destinées au transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous pour lesquelles la disposition du disque de rupture et de la soupape de sécurité doit satisfaire l'autorité compétente, les pressions d'éclatement des disques de rupture doivent respecter les règles suivantes :

- La pression minimale d'éclatement à 20 °C, tolérances incluses, doit être supérieure ou égale à 0,8 fois la pression d'épreuve,
- La pression maximale d'éclatement à 20 °C, tolérances incluses, doit être inférieure ou égale à 1,1 fois la pression d'épreuve, et
- La pression d'éclatement à la température maximale de service doit être supérieure à la pression maximale de service.

Un manomètre ou un autre indicateur approprié doit être installé dans l'espace entre le disque de rupture et la soupape de sécurité pour permettre de détecter une rupture, une perforation ou une fuite du disque. ».

(Documents de référence : documents informels INF.32/Rev.1 et INF.47, tel qu'amendé)

**Chapitre 6.8, nouvel alinéa sous 6.8.5.1.2 a)**

Remplacer « -40 °C » par « -60 °C »

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/11 et document informel INF.47)

**B. Modifications au document OTIF/RID/CE/GTP/2017/15****Chapitre 2.2**

2.2.43.3 L'amendement au No ONU 3543 dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.

**Chapitre 3.2**

3.2.1, Tableau A L'amendement au No ONU 3543 dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.

3.2.2, Tableau B L'amendement au No ONU 3543 dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.

**Chapitre 3.3**

DS392 À l'alinéa c), dans la deuxième phrase, après « toutes les ouvertures », insérer une virgule.

(Document de référence : document informel INF.31)

#### **Chapitre 4.1**

4.1.4.1, P907 Dans le deuxième paragraphe, remplacer « densité de remplissage » par : « taux de remplissage ».

*(Document de référence : document informel INF.31)*

#### **Chapitre 4.2**

4.2.5.3, TP10 L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.

#### **Chapitre 6.8**

6.8.2.1.18 Supprimer l'amendement.

6.8.5.1.2 Supprimer les crochets.

*(Documents de référence : documents informels INF.36 et INF.47)*

## **Annexe IV**

### **Projet d'amendements au RID, ADR et ADN pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021**

#### **Chapitre 6.8**

6.8.2.1.18 Ajouter la phrase suivante à la fin de la note de bas de page 4/2 :

« Cependant, la section transversale des réservoirs selon le 6.8.2.1.14 a) peut présenter des renforcements ou des saillies, comme des puisards, des évidements ou des trous d'homme 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. ».

*(Documents de référence : documents informels INF.36 et INF.47)*

## Annexe V

### Ligne directrice pour l'application de la norme EN 13094:2015 afin de respecter les prescriptions de l'ADR 2017 et 2019

La norme européenne EN 13094 spécifie les prescriptions en matière de conception et de construction des citernes métalliques à vidange par gravité destinées au transport de matières ayant une tension de vapeur ne dépassant pas 110 kPa (pression absolue) pour lesquelles un code-citerne avec la lettre « G » est donné au chapitre 3.2 de l'ADR.

Pour respecter les prescriptions de l'ADR, les modifications suivantes doivent être apportées à la norme EN 13094:2015.

1. Modification du 3.1, Termes et définitions  
*Supprimer la définition de pression maximale de service au 3.1.4.*
2. Modification du 6.4, Conditions dynamiques  
Au premier paragraphe du 6.4.2, remplacer « la pression maximale de service ( $P_v$  ou  $P_{ts}$ ) » par « la plus grande valeur de  $P_{ta}$  ou  $P_{ts}$  » où  $P_{ta}$  est la pression statique (manométrique), en mégapascals (MPa).
3. Modification du 6.5, Conditions de pression
  - 3.1 Modification du 6.5.1  
*Supprimer « c) 1,3 fois la pression maximale de service ».*
  - 3.2 Modification du 6.5.2  
*Remplacer «  $1,3 \times (P_{ta} + P_{ts})$  » par «  $\max(0,2 ; 1,3 \times P_{ta\text{ eau}} ; 1,3 \times P_{ta})$  ».*
4. Modification de l'annexe A, A.5 Méthode de calcul – Note de calcul
  - 4.1 Modification du A.5.2.2.1, Tableau A.2, Pressions  
*Remplacer n° 2 « Pression maximale de service<sup>b</sup>,  $P_{ms}$  » par « Pression d'ouverture du dispositif de respiration,  $P_{ts}$  ».*  
*Supprimer « <sup>b</sup> $P_{ms}$  est le maximum de  $P_{vd}$ ,  $P_{ts}$ ,  $P_d$  et  $P_r$  ».*
  - 4.2 Modification du A.5.2.2.2, Tableau A.3, Pression de calcul dans les conditions de service  
*Aux 4, 5, 6 et 7, remplacer «  $P_{ms}$  » par «  $P_{ts}$  ».*
  - 4.3 Modification du A.5.6.2.1.2, Contrainte de traction due à la pression lors du transport  
*Au a) Force, remplacer «  $P_{ms}$  » par «  $P_{ts}$  ».*

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/12 et document informel INF.47)