



---

**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 2023\***

Tenue à Berne, du 20 au 24 mars 2023

**Additif\*\***

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

1. Le Groupe de travail des citernes s'est réuni du 20 au 22 mars 2023 selon des modalités hybrides, dans le cadre du mandat que lui a confié la Réunion commune RID/ADR/ADN, sous la présidence d'Arne Bale (Royaume-Uni), Kees de Putter (Pays-Bas) remplissant les fonctions de secrétaire. Les documents pertinents ont été soumis au Groupe de travail pour examen.

2. Vingt-six experts représentant 11 pays et cinq organisations non gouvernementales ont participé à la session du Groupe de travail des citernes. Ils ont traité les documents officiels et informels suivants :

*Documents :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/3 (secrétariat de l'OTIF)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/16 (Pologne)

*Documents informels :* INF.5 (secrétariat de l'OTIF)  
INF.7 (secrétariat de l'OTIF)  
INF.12 (Président du Groupe de travail des normes)

---

\* Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2023-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.

\*\* Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2023-A/Add.1.



INF.21 (Pays-Bas)  
 INF.26 (France)  
 INF.33 (France)  
 INF.38 (Royaume-Uni)

## I. Section 1 : Amendements à approuver qui seront intégrés à l'édition 2025 du RID et de l'ADR

### Point 1

#### Approche rationalisée pour affecter les codes-citerne à des groupes de matières au 4.3.4.1.2

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/3 (secrétariat de l'OTIF)

Document informel : INF.7 (secrétariat de l'OTIF)

3. Les amendements à l'approche rationalisée du 4.3.4.1.2 proposés dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/3 ont été approuvés par consensus. En ce qui concerne les amendements proposés dans le document informel INF.7, trois numéros ONU supplémentaires ont été recensés (3405, 3406 et 3408), portant le code de classification OT1 et relevant des groupes d'emballage II et III, auxquels il conviendrait d'affecter les codes-citerne L4BN et LGBV respectivement.

**Proposition 1 – Modifier le tableau du 4.3.4.1.2 comme suit (le texte supprimé est biffé, le nouveau texte figure en italique souligné) :**

LGBV	4.1	F2	II,III
	5.1	O1	III
		<del>OT1</del>	<del>III</del>
	9	M6	III
		M11	III
ainsi que les groupes de matières autorisées pour le code-citerne LGAV			

L1.5BN	3	F1	II pression de vapeur à 50 °C > 1,1 bar
		<del>F1</del>	<del>III</del> <del>point d'éclair &lt; 23 °C,</del> <del>visqueux,</del> <del>pression de vapeur à 50 °C &gt; 1,1 bar</del> <del>point d'ébullition &gt; 35 °C</del>
		D	II pression de vapeur à 50 °C > 1,1 bar
ainsi que les groupes de matières autorisées pour les codes-citerne LGAV, LGBV et LGBF			

L4BN	3	F1	I, <del>III</del> <del>point d'ébullition ≤ 35 °C</del>
		FC	III
		D	I
	5.1	O1	<del>I,II</del>
		<del>OT1</del>	<del>I</del>
		<del>OT1</del>	<del>II</del>
<i>(le reste est inchangé)</i>			

**Point 2****Disposition spéciale TE 16 pour les éléments d'équipement des citernes**

*Document informel* : INF.5 (secrétariat de l'OTIF)

4. On a estimé que l'utilisation du bois dans la construction des wagons-citernes était très peu probable. Par ailleurs, il n'existe pas de disposition équivalente dans l'ADR pour les véhicules-citernes. Le Groupe de travail s'est accordé sur le fait que cette disposition spéciale pouvait être supprimée. Le secrétariat de l'OTIF est prié d'attirer l'attention du groupe de travail permanent du RID sur ce point.

**Proposition 2 – Supprimer la disposition spéciale TE 16 dans le 6.8.4 b) du RID et supprimer la référence à cette disposition dans la colonne (13) du tableau A du chapitre 3.2 pour les Nos ONU 1745, 1746, 1873, 2015 (les deux rubriques) et 2495 :**

« ~~TE 16 Aucune partie du wagon citerne ne doit être en bois, à moins que celui-ci ne soit protégé par un enduit approprié. (supprimé).~~ »

**Point 3****Rapport du Groupe de travail des normes**

*Document informel* : INF.12 (Président du Groupe de travail des normes)

5. En ce qui concerne la nouvelle rubrique EN 14129:[2023], il a été décidé que la référence au 6.8.2.2.1 dans la colonne 3 du tableau du 6.8.2.6.1 pouvait être supprimée, ce qui maintiendrait la cohérence avec la rubrique consacrée à la norme de 2014.

**Proposition 3 – Dans le tableau du 6.8.2.6.1, modifier la nouvelle rubrique pour la norme EN 14129:[2023] comme suit :**

EN 14129: [2023]	Équipements pour GPL et leurs accessoires – Soupapes de sécurité pour réservoirs de GPL	6.8.2.1.1 <del>6.8.2.2.1</del> et 6.8.3.2.9	Jusqu'à nouvel ordre
---------------------	---	---	-------------------------

**Point 4****Amendement au 6.8.2.1.23 sur le soudage**

*Document informel* : INF.26 (France)

6. À la suite de l'examen, par le groupe de travail 3 du CEN/TC 296, de la modification de la norme EN 14025, il a été jugé nécessaire d'ajouter un nota au 6.8.2.1.23. Les modes opératoires de soudage prévoient l'utilisation de deux systèmes distincts, dont les résultats peuvent être légèrement différents. L'ajout du nota permettra de veiller à la bonne application des épreuves de résilience. Le libellé proposé a été accepté avec une légère modification.

**Proposition 4 – Ajouter un nota après le premier paragraphe du 6.8.2.1.23, libellé comme suit :**

« *NOTA : Lorsque le 6.8.5 est applicable, les épreuves de résilience effectuées pour les qualifications des modes opératoires de soudage doivent respecter les prescriptions du 6.8.5.3.* »

**Point 5****Prescriptions du 6.8.2.2.11 du RID et de l'ADR relatives aux jauges de niveau**

*Document informel* : INF.38 (Royaume-Uni)

7. La proposition relative au 6.8.2.2.11, qui se fonde sur les débats des sessions précédentes du Groupe de travail des citernes, a été présentée dans un document informel

remis tardivement. Malgré le consensus existant sur le fait que les parties transparentes à travers lesquelles on peut voir la matière transportée dans le réservoir ne doivent pas être autorisées au titre du chapitre 6.8, un long débat a eu lieu dans le souci d'éviter toute interprétation erronée. Il a été décidé de ne pas préciser dans quels cas les parties transparentes étaient autorisées (comme les éléments transparents de protection des cadrans des jauges, les parties transparentes des couvercles de trou d'homme des réservoirs pour les produits pétroliers liquides ou de l'équipement de service en aval de la première fermeture).

8. Il a été décidé de soutenir l'approbation de l'amendement, mais de le laisser entre crochets en vue son approbation finale à la prochaine session de la Réunion commune.

**Proposition 5 – Remplacer le 6.8.2.2.11 actuel par le libellé suivant :**

**6.8.2.2.11** [*« Les jauges de niveau ne doivent ni faire partie des, ni être montées sur les réservoirs si elles comportent un matériau transparent pouvant, à tout moment, entrer en contact direct avec la matière transportée dans le réservoir. »*]

**Proposition 6 – Ajouter les nouvelles mesures transitoires suivantes :**

(RID :)

[*« 1.6.3.xx Les wagons-citernes construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2025 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2024, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.2.11 applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, peuvent encore être utilisés. »*]

(ADR :)

[*« 1.6.3.xx Les citernes fixes (véhicules-citernes) et citernes démontables construites avant le 1<sup>er</sup> juillet 2025 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2024, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.2.11 applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, peuvent encore être utilisées. »*]

(RID et ADR :)

« [*1.6.4.xx Les conteneurs-citernes construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2025 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2024, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.2.11 applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, peuvent encore être utilisés. »*]

## II. Section 2 : Résultats des débats sur d'autres documents

### Point 6

#### Modification des définitions des termes « citerne en PRF » et « réservoir en PRF » au chapitre 6.9 du RID et de l'ADR 2023

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/16 (Pologne)

9. Il a été rappelé que cette question pouvait être abordée au sein du Groupe de travail des citernes, mais que les amendements au chapitre 6.9 devaient être approuvés par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social (ECOSOC). De l'avis général, les définitions du réservoir et de la citerne en plastique renforcé de fibres (PRF) devaient être modifiées afin de les harmoniser avec les définitions existantes et communément admises des termes « citerne » et « réservoir » que l'on trouve dans le 1.2.1 et dans les chapitres 6.7 et 6.8.

10. Un « réservoir » est la partie d'une citerne qui contient la matière transportée. Il est composé d'une partie cylindrique, de fonds (fermant le cylindre), d'ouvertures et de leurs moyens d'obturation (par exemple, des couvercles de trou d'homme). On a toutefois fait remarquer que la définition d'un réservoir en PRF pouvait avoir été élaborée dans l'intention

d'autoriser également les cylindres en PRF avec des extrémités métalliques mais qu'elle était formulée de telle manière que seules les ouvertures et les moyens d'obturation en PRF étaient autorisés.

11. La Pologne a proposé de soumettre les définitions suivantes au Sous-Comité :

« Réservoir en PRF, la partie de la citerne mobile qui contient la matière à transporter, composée d'une partie cylindrique en PRF avec des fonds en métal ou en PRF, y compris les ouvertures et leurs moyens d'obturation, mais à l'exclusion de l'équipement de service et de l'équipement de structure extérieur ; »

« Citerne en PRF, une citerne mobile construite avec un réservoir en PRF muni de ses équipements de service et de structure ; »

## Point 7

### Temps de retenue réel des citernes pour gaz liquéfiés réfrigérés

*Document informel* : INF.21 (Pays-Bas)

12. Dans le document informel INF.21, les Pays-Bas posaient des questions concernant les temps de retenue réels et de référence, sur la base des constatations faites à la suite d'incidents causés par l'activation prématurée de soupapes de sécurité et des conclusions d'une enquête menée par l'Inspection néerlandaise des transports et de l'environnement humain sur certains aspects du temps de retenue des citernes pour gaz liquéfiés réfrigérés.

13. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a indiqué qu'elle communiquerait à la session de septembre 2023 de la Réunion commune un document officiel sur ce sujet, s'agissant des citernes vides non nettoyées, mais qu'il ne répondrait qu'en partie aux questions figurant dans le document informel INF.21.

14. Certains experts ont souligné la pertinence des questions soulevées par les Pays-Bas et ont estimé qu'elles devaient être examinées plus avant. Les intervenants ont également estimé qu'il s'agissait d'un sujet complexe dans la pratique, dans la mesure où la pression relative et la température du produit pouvaient être très variables. Il faudrait également déterminer qui serait en mesure de calculer le temps de retenue réel et à qui incomberait cette responsabilité.

15. En réponse aux questions posées, il a été dit que d'autres États ou Parties contractantes avaient rencontré les mêmes problèmes, mais que les cas avaient été rares ; qu'il n'existait pas de procédure harmonisée au niveau mondial ; que le vide n'était pas toujours mesuré pendant les essais ; et que les niveaux de vide acceptables étaient fixés selon les informations fournies par le fabricant d'origine.

16. Il a été proposé que les Pays-Bas continuent de réfléchir avec les professionnels du secteur concernés aux moyens d'améliorer la situation et que l'examen de la question se poursuive à la session d'automne 2023 de la Réunion commune, en s'appuyant sur le document de l'UIC.

## Point 8

### Double agrément des conteneurs-citernes

*Document informel* : INF.33 (France)

17. Le Groupe de travail a reconnu que le double agrément prévu au titre des chapitres 6.7 et 6.8 posait des problèmes pour ce qui est de l'agrément, des numéros d'agrément, du contrôle, de l'utilisation, du marquage et de l'identification du type de citerne. Dans certains cas, les citernes ayant reçu un agrément au titre du chapitre 6.7 mais pas du chapitre 6.8 ne sont pas autorisées pour les transports intérieurs. Il a été toutefois reconnu que le système de double agrément présentait des avantages pour les utilisateurs dans le cadre du régime existant.

18. Trois solutions possibles se sont dégagées de la discussion :

- Continuer d'appliquer le système de double agrément sous certaines conditions ;
- Interdire le double agrément ;
- Supprimer les conteneurs-citernes du chapitre 6.8.

19. Le choix de l'une ou l'autre des deux premières options nécessiterait l'adoption de mesures afin de résoudre certains problèmes. La troisième option n'était pas acceptable dans la mesure où de nombreux conteneurs-citernes de taille réduite et de nombreuses caisses mobiles citernes en service entrent également dans le champ d'application du chapitre 6.8. En définitive, la plupart des experts qui ont pris la parole ont exprimé leur préférence pour l'interdiction du double agrément au titre des chapitres 6.7 et 6.8.

20. La France a pris note des commentaires formulés au cours de la discussion, en vue de l'élaboration d'un futur document.

## **Point 9**

### **Questions diverses**

#### **a) Marque « SV » apposée conformément au 6.8.3.2.9.6**

21. Il a été signalé que certaines autorités réclamaient l'apposition de la marque « SV » (marque relative aux soupapes de sécurité) prévue au 6.8.3.2.9.6 sur les citernes contenant des gaz liquéfiés réfrigérés.

22. L'utilisation de soupapes de sécurité pour le transport de gaz liquéfiés réfrigérés, y compris de gaz inflammables, n'est pas régie par le 6.8.3.2.9 mais par les 6.8.3.2.11 et 6.8.3.2.12, qui ne font pas référence au marquage du 6.8.3.2.9. Par conséquent, la marque « SV » ne doit pas être apposée sur ces citernes.

23. En outre, les termes « gaz liquéfié » et « gaz liquéfié réfrigéré » sont définis très clairement au 2.2.2.1.2 (subdivisions de la classe 2), de sorte qu'il n'existe aucune confusion quant au champ d'application du 6.8.3.2.9 ou du 6.8.3.2.11.

#### **b) Accident impliquant un véhicule-citerne fonctionnant au GPL**

24. Les participants ont été informés d'un accident impliquant un véhicule-citerne fonctionnant au GPL survenu à Johannesburg (Afrique du Sud), le 24 décembre 2022. Une explosion s'est produite après que le véhicule-citerne s'est coincé sous un pont ferroviaire. Il est rappelé aux professionnels du secteur et aux organismes de contrôle que l'équipement de service des véhicules-citernes régis par l'ADR doivent obligatoirement bénéficier d'une protection maximale.

---