



Bulletin

OTIF Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

132^e année
N°4/2024

Bulletin des
transports
internationaux
ferroviaires

ACTUALITÉS

OTIF

- 3 L'Assemblée générale de l'OTIF : les principales décisions
- 4 La Journée mondiale de la poste 2024, une célébration spéciale
- 5 Visite de courtoisie
- 6 Bienvenue !

COTIF

- 6 Notifications dépositaires
- 7 Lignes ferroviaires et lignes maritimes et de navigation intérieure : une présentation améliorée

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 8 La Journée des marchandises dangereuses à Hanovre
- 9 Adhésion du Paraguay au Protocole de Luxembourg
- 9 Mise en ligne du nouveau site Internet de l'OTIF !

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

OTIF-COTIF

- 10 La nouvelle stratégie de l'OTIF à long terme : un instrument de pilotage majeur pour le développement de l'OTIF
- 13 Activités 2021-2024 de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale
- 18 Communications du Bureau de la Commission ad hoc
- 20 L'application des RU CUI aux installations de service

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 21 Un guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 23 64^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU
- 27 Réunion commune RID/ADR/ADN
- 31 Les mouvements transfrontières de déchets : situation juridique actuelle et évolutions (troisième partie)

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

37

ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

C'est avec une certaine émotion que je rédige pour la dernière fois l'éditorial du Bulletin en qualité de Secrétaire général de l'OTIF. Mon mandat au sein de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, tout comme mon service actif comme fonctionnaire du ministère allemand des transports prendront fin le 31 décembre 2024.

Ces presque six années passées à écrire un bout d'histoire de l'OTIF ont été à la fois passionnantes et riches en défis. Je remercie tout d'abord mes collaboratrices et collaborateurs du Secrétariat. Toutes et tous, sans exception, considèrent leur travail à l'OTIF non comme un simple emploi, mais comme une véritable vocation. Où trouve-t-on encore un tel dévouement ?

Mes nombreuses années d'expérience en tant que fonctionnaire ministériel m'ont appris combien il est difficile pour un dirigeant ou une dirigeante de répondre au quotidien aux attentes légitimes de chaque collaborateur et collaboratrice. Néanmoins, cet objectif m'a toujours semblé au moins aussi essentiel que d'obtenir des résultats de qualité.

Je me réjouis également d'avoir permis à l'OTIF de se doter d'une stratégie à long terme. J'évoque mes motivations à cet égard dans le présent numéro. Parmi les réalisations marquantes figurent le lancement des travaux de rénovation et d'extension du bâtiment du siège de l'Organisation ainsi que l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg. Bien sûr, nous avons aussi rencontré certains obstacles, à l'image des défis posés par la pandémie de COVID-19 ou les bouleversements géopolitiques majeurs.

J'aimerais également vous remercier, vous lectrices et lecteurs, pour l'intérêt que vous portez aux travaux de l'OTIF et au transport international ferroviaire.

J'adresse à mon successeur, M. Aleksandr Kuzmenko, tous mes vœux de réussite et lui souhaite bonne chance.

Au revoir !

Wolfgang Küpper
Secrétaire général



Hans Erni, fresque murale, environ 20 m², 1965, entrée du Secrétariat.

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OTIF : LES PRINCIPALES DÉCISIONS

La 16^e Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires s'est déroulée les 25 et 26 septembre 2024 à Berne. 45 États membres ont participé à cette 16^e session, dont la République de Moldova qui a participé pour la première fois en tant que nouvel État membre. L'Union européenne, organisation régionale ayant adhéré à la COTIF en 2011, a également participé. La Chine et le Turkménistan étaient quant à eux présents en tant qu'États observateurs. Enfin, 2 associations internationales étaient représentées : le Comité international des transports ferroviaires (CIT) et le Conseil international de coordination des transports trans-eurasiatiques (CCTT).

Présidée par M. Szymon Grygiel, représentant de la Pologne, cette 16^e Assemblée générale a été marquée par différents temps forts.



Tout d'abord, l'Assemblée générale a élu M. Aleksandr Kuzmenko (Lituanie) Secrétaire général pour la période du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2027 et a désigné les membres du Comité administratif pour la période du 1^{er} octobre 2024 au 30 septembre 2027, lequel sera présidé par l'Autriche.

Puis l'Assemblée générale a adopté la stratégie à long terme pour l'OTIF proposée par l'actuel Secrétaire

général, M. Wolfgang Küpper (voir article page 10).

Ensuite, l'Assemblée générale a décidé de reporter au premier trimestre 2026, à une session extraordinaire, sa décision concernant la demande de la Chine de devenir membre associé.

Lors du deuxième jour, le 26 septembre 2024, l'Assemblée générale a pris un certain nombre de décisions. Premièrement, elle a fixé le montant maximal annuel des dépenses du Secrétariat de l'OTIF pour la période 2025-2030. Deuxièmement, sur la base des travaux réalisés par la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, dont elle a reconduit le mandat jusqu'en 2030, l'Assemblée générale a notamment adopté la décision concernant les représentantes permanentes et représentants permanents auprès de l'OTIF ainsi que la décision sur les symboles, le nom et l'acronyme de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (voir article p. 12). En outre, elle a approuvé la préparation de modifications à la COTIF dans l'objectif d'introduire des dispositions de fond et de

L'Assemblée générale a désigné les membres du Comité administratif pour la période du 1^{er} octobre 2024 au 30 septembre 2027 :

Membres	Membres suppléants
Algérie	Estonie
Allemagne	Macédoine du Nord
Albanie	Luxembourg
Autriche	Serbie
Finlande	Slovénie
Géorgie	Ukraine
Grèce	Portugal
Italie	Tunisie
Lettonie	Croatie
Pakistan	Espagne
Pays-Bas	Belgique
Pologne	Roumanie
République tchèque	Bulgarie
Royaume-Uni	France
Suisse	Norvège
Türkiye	Azerbaïdjan

procédure sur les sanctions, telles que l'exclusion d'un État membre, visant à garantir le respect des obligations prévues par la COTIF qui sont essentielles pour atteindre le but de l'OTIF.

Enfin, l'Assemblée générale est convenue de se réunir en session ordinaire en septembre 2027.

Pour plus d'informations, voir : [Document final](#).

À l'issue de la première journée, la Confédération suisse et le Secrétariat de l'OTIF ont offert un cocktail dînatoire aux participantes et participants. Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a saisi cette opportunité pour adresser ses meilleurs vœux de départ à la retraite à M^{me} Iris Gries d'une part et M^{me} Françoise Jäggi d'autre part. Il a salué leur engagement sans faille et de qualité au sein

du Secrétariat de l'OTIF. Puis M. Küpper a donné la parole au Secrétaire général élu, M. Aleksandr Kuzmenko, qui a fait part de son enthousiasme et de sa vision pour l'OTIF pour les années à venir.

LA JOURNÉE MONDIALE DE LA POSTE 2024, UNE CÉLÉBRATION SPÉCIALE

Tous les ans, le 9 octobre, l'Union postale universelle célèbre la Journée mondiale de la poste. Mais cette année 2024, les festivités ont été plus importantes puisque l'Union postale universelle fêtait son 150^e anniversaire !

Aux côtés des autres organisations partenaires de l'UPU telles que l'Organisation mondiale du commerce, l'Organisation mondiale des douanes, l'Union internationale des télécommunications et l'Organisation de l'aviation civile internationale, le Secrétaire général de l'OTIF a été invité à prendre la parole.

Voici son message :

« C'est un grand honneur et un plaisir pour moi de prononcer cette brève allocution à l'occasion du 150^e anniversaire de l'UPU, en cette Journée mondiale de la poste 2024.

Avec 130 ans d'existence, l'OTIF, dont je suis le Secrétaire général, est la sœur cadette de l'UPU, également sise à Berne.

L'UPU et l'OTIF ont une longue tradition de coopération et partagent des objectifs communs.

Ainsi, "l'engagement pour la communication et le développement des peuples à travers le monde", devise d'anniversaire de l'UPU, est aussi la philosophie de l'OTIF, dans le domaine du rail.

Permettez-moi de présenter l'OTIF en quelques mots.

Le domaine de compétence de l'OTIF est le transport international ferroviaire : elle propose un régime juridique pour des transports transfrontières réalisés en vertu d'un contrat unique.

L'OTIF œuvre également à la sécurité du transport de marchandises dangereuses et au

développement de l'interopérabilité technique du transport international ferroviaire.

Un enjeu majeur pour l'OTIF est le développement du transport ferroviaire euro-asiatique de conteneurs.

La part du rail ne cesse de croître, le train étant moins cher que l'avion et plus rapide que le bateau.

Conjointement avec d'autres organisations et associations internationales, c'est au sein du Forum UPU-Rail que nous œuvrons au transfert vers le rail de l'acheminement des envois postaux (par exemple dus au commerce



électronique).

Le changement climatique constitue un défi majeur, et ce tant pour les transports que pour la poste !

Durabilité et écologisation restent les mots d'ordre, et nos deux organisations sont fermement résolues à atteindre les objectifs de développement durable de l'ONU.

Les grandes tendances sociétales, telles que l'urbanisation et les mutations démographiques, sont là pour durer et s'accompagnent d'une numérisation galopante.

La décarbonation et le transfert modal vers des modes de transport plus propres seront indispensables

pour atteindre les objectifs de transport durable.

Ce n'est qu'à l'échelon international et mondial que les problèmes actuels pourront être résolus et le multilatéralisme fera donc notre force.

Il ne fait aucun doute que services postaux et transport ferroviaire constituent des services essentiels.

En ce sens, je suis très fier et je me félicite de la coopération de longue date entre l'UPU et l'OTIF.

Je suis également très fier de la signature, en juin dernier, d'un nouveau mémorandum d'accord entre nos deux organisations.

Le but de ce mémorandum est de fournir un cadre au sein duquel nos organisations peuvent coopérer sur des questions d'intérêt commun. L'UPU et l'OTIF pourront ainsi examiner et explorer des voies et moyens de développer et faciliter le transport d'envois postaux internationaux par le rail, tout particulièrement via les pays membres des deux organisations.

Aussi ai-je hâte de voir ce mémorandum porter ses fruits ces prochaines années.

Merci et joyeux anniversaire à l'UPU ! »

VISITE DE COURTOISIE

Invités par S.E. M. Manuel A. J. Teehankee, ambassadeur et représentant permanent des Philippines près l'Organisation mondiale du commerce, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, et son successeur élu, M. Aleksandr Kuzmenko, se sont rendus à Genève le 14 octobre 2024. Ils y ont rencontré M. JV Ejercito, sénateur philippin, et M^{me} Sheryl Vargas sa coordinatrice de direction.

Messieurs Küpper et Kuzmenko ont présenté l'OTIF et sa mission. Ils ont également montré en quoi l'adhésion à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) pouvait apporter une véritable valeur ajoutée et faciliter non seulement les transports internationaux ferroviaires, mais aussi les transports multimodaux train-bateau-train.

Le Secrétaire général remercie vivement M. Teehankee et

M. Ejercito pour leur accueil et la qualité des échanges.



BIENVENUE !

Monsieur Steve Davey a intégré le Secrétariat de l'OTIF le 5 août 2024 en tant que conseiller juridique principal au sein du département juridique.

Diplômé en droit et en direction des entreprises, M. Davey a également été admis en tant que *solicitor* de la Cour suprême d'Angleterre et du Pays de Galles.

Avec plus de 15 ans d'expérience, M. Davey a notamment travaillé pour le principal gestionnaire d'infrastructure britannique, Network Rail. Dernièrement, il dirigeait l'équipe juridique du groupe, où il était responsable des affaires européennes et représentant juridique du secteur ferroviaire britannique auprès de l'OTIF.

À l'échelle européenne, collaborations et négociations

multilatérales sont deux de ses nombreuses compétences.

M. Davey a également représenté son employeur auprès de l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (EIM) et de Rail Net Europe (RNE). Il a travaillé sur le dossier du Brexit pour le secteur ferroviaire (évaluation des répercussions financières et juridiques). Enfin, il a eu à gérer un budget important, à mettre en place des accords commerciaux complexes et à diriger une équipe multidisciplinaire. En plus de fournir des conseils juridiques sur le droit ferroviaire, il a été impliqué dans la recherche et le développement.

Au sein du département juridique du Secrétariat de l'OTIF, M. Davey va effectuer un large éventail de missions juridiques et devrait notamment être en charge des

questions relatives aux Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI).

Le département juridique se félicite de son arrivée et le Secrétariat de l'OTIF lui souhaite la bienvenue.



NOTIFICATIONS DÉPOSITAIRES

Depuis septembre 2024 ([Bulletin 3/2024](#))

NOT-24068	30.10.2024	Entrée en vigueur des modifications au RID (annexe de l'appendice C à la Convention) adoptées par la Commission d'experts du RID à sa 58 ^e session
NOT-24069	19.11.2024	Décision concernant les représentantes permanentes et représentants permanents auprès de l'OTIF
NOT-24070	1.12.2024	Entrée en vigueur des dispositions adoptées par la Commission d'experts techniques en sa 16 ^e session des 11 et 12 juin 2024

LIGNES FERROVIAIRES ET LIGNES MARITIMES ET DE NAVIGATION INTÉRIEURE : UNE PRÉSENTATION AMÉLIORÉE

L'application des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (Règles uniformes CIV) et des Règles uniformes concernant le transport international ferroviaire des marchandises (Règles uniformes CIM) peut être soit limitée à certaines lignes ferroviaires (article 24, § 2, de la COTIF) suivant les réserves émises par les États membres, soit étendue à des lignes maritimes et de navigation intérieure (article 24, § 1, de la COTIF).

Pour ce faire, les États membres de l'OTIF peuvent demander au Secrétaire général l'inscription des lignes concernées soit dans la liste CIV ou dans la liste CIM des lignes ferroviaires, soit dans la liste CIV ou dans la liste CIM des lignes maritimes ou de navigation intérieure.

C'est le Secrétariat qui gère les listes, notamment leur présentation et leur publication.

Le département juridique a récemment mené un travail de restructuration de la présentation et de la publication de ces listes.

Après consultation des États membres concernés, le résultat de cette restructuration est disponible sur le site Internet de l'OTIF sous :

- [Droit des contrats ferroviaires](#) > [Liste des lignes ferroviaires CIV](#) et [Liste des lignes ferroviaires CIM](#) ;

- [Droit des contrats maritimes et de navigation intérieure CIV](#) et [Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM](#).

La restructuration avait pour objectif de simplifier la présentation et d'améliorer la lisibilité.

Le Secrétariat se félicite de cette restructuration et espère vivement que les listes seront davantage accessibles, lisibles, exhaustives et maniables.

Les chapitres restructurés en quelques mots :

- La page de garde précise la date d'ouverture du chapitre restructuré, ses modifications et ses éventuelles corrections.
- Une table des matières permet aux utilisateurs et utilisatrices de consulter plus rapidement la ligne qui les intéresse plus particulièrement.
- Les lignes sont présentées dans l'ordre chronologique de leur inscription dans le chapitre en partant du premier chapitre édité le 1^{er} juillet 2006.
- Toutes les informations concernant une ligne sont présentées dans un tableau, du plus récent au plus ancien.

Quels États membres ont inscrit des lignes dans les listes des lignes maritimes et de navigation intérieure ?

Les États membres de l'OTIF qui ont inscrit des lignes dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV sont : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande (jusqu'au 27 mai 2015), la France, l'Irlande, l'Italie, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse et la Türkiye.

Les États membres de l'OTIF qui ont inscrit des lignes dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM sont : l'Algérie, l'Allemagne, la Belgique, le Danemark (jusqu'au 12 juin 2015), la Finlande (jusqu'au 16 mai 2015), la France, l'Irlande, l'Italie, la Lituanie (entre le 1^{er} juillet 2006 et le 7 janvier 2014, puis entre le 15 février 2014 et le 24 avril 2017), la Pologne, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Russie (entre le 1^{er} février 2010 et le 24 avril 2017, puis à partir du 19 juillet 2019), la Suède, la Suisse et la Türkiye.

LA JOURNÉE DES MARCHANDISES DANGEREUSES À HANOVRE

La Journée des marchandises dangereuses (*Gefahrguttag*) s'est déroulée à Hanovre le 19 septembre 2024 dans le cadre du Salon international de l'automobile « IAA Transportation ». Consacrée aux évolutions de la réglementation relative aux marchandises dangereuses et à l'amélioration de la sécurité des véhicules les transportant, cette journée était organisée par l'Union allemande de l'industrie automobile (VDA) et le ministère fédéral allemand du numérique et des transports (BMDV).

Après quelques mots de bienvenue des organisateurs, M^{me} Gudula Schwan, chef du bureau du transport des marchandises dangereuses du BMDV, a présenté les modifications au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et à l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) qui entreront en vigueur au 1^{er} janvier 2025.

Deuxième intervenant, M. Jochen Conrad, chef du département des marchandises dangereuses de l'OTIF, a fait un point sur les modifications qui devraient être apportées en 2027 aux prescriptions relatives aux marchandises dangereuses applicables aux différents modes de transport. Il a également abordé les discussions actuellement menées, en particulier sur les

sujets suivants : questions de classification des marchandises dangereuses, prise en considération des innovations techniques et transport d'hydrogène, lequel connaît un essor considérable dans le cadre de la transition énergétique conditionnée par le changement climatique.

De nombreuses prises de parole ont émaillé la journée, dont celle de M^{me} Anita Schmidt, chef de la section « Sécurité des emballages de marchandises dangereuses et des batteries » à l'Institut fédéral allemand pour la recherche et les essais des matériaux (BAM), qui a détaillé le nouveau système envisagé de classification des piles et batteries au lithium, lequel devrait

mieux tenir compte du danger présenté par chaque batterie. Ses collègues du BAM ont également rendu compte de divers travaux de recherche actuellement menés sur le comportement au vieillissement des piles et batteries au lithium, sur des systèmes d'alerte précoce d'emballage des piles et batteries au lithium et sur les possibilités d'optimisation lors du transport de piles et batteries au lithium gravement endommagées.

Avec plus de 500 participantes et participants, la Journée des marchandises dangereuses a connu un franc succès, signe révélateur de l'importance des thèmes abordés pour le secteur.



ADHÉSION DU PARAGUAY AU PROTOCOLE DE LUXEMBOURG

Le Paraguay devient le premier pays d'Amérique du Sud à adhérer au Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire.

L'instrument d'adhésion a été déposé au siège d'UNIDROIT, qui assure les fonctions de dépositaire, le 27 novembre 2024 ; il prendra effet au 1^{er} mars 2025.

Pour rappel, le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire, entré en vigueur

le 8 mars 2024, concerne tout véhicule pouvant se déplacer sur des emprises de voies ou directement sur, au-dessus ou en dessous de rails de guidage. Ainsi, le Protocole de Luxembourg couvre non seulement les locomotives, les trains de voyageurs et les wagons de marchandises, mais aussi les tramways et métros, les convoyeurs de personnes dans les aéroports, ainsi que les portiques et grues sur rails dans les ports.

L'adhésion au Protocole de Luxembourg ouvre la voie à plus

d'opportunités de financement de matériel roulant ferroviaire en provenance du secteur privé.

Les pays souhaitant obtenir des informations sur la procédure d'adhésion, d'approbation ou de ratification, ainsi que sur les bénéfices du Protocole peuvent adresser leurs questions à l'OTIF, secrétariat de l'Autorité de surveillance du Protocole de Luxembourg (info.supervisoryauthority@otif.org).

Lunesterline Andriamahatahitry

MISE EN LIGNE DU NOUVEAU SITE INTERNET DE L'OTIF !

Le 5 décembre 2024, le nouveau site Internet de l'OTIF est venu remplacer l'ancien sur www.otif.org. Jusqu'au 31 janvier 2025, le site sera complété et testé.

S'appuyant sur les résultats d'un

sondage auprès des utilisateurs, le nouveau site se veut plus agréable à consulter et à utiliser. La ventilation des informations a été repensée. De plus, des pages telles que « Coopération internationale » et « Notifications dépositaires » ont fait leur apparition.

C'est avec grand plaisir que le Secrétaire général vous invite sur www.otif.org.

LA NOUVELLE STRATÉGIE DE L'OTIF À LONG TERME : UN INSTRUMENT DE PILOTAGE MAJEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'OTIF

Introduction

La 16^e Assemblée générale de l'OTIF a adopté à l'unanimité, le 25 septembre 2024, la stratégie à long terme¹ proposée par le Secrétaire général. Cette décision vient couronner d'intenses discussions au sein de la 15^e Assemblée générale, du Comité administratif et en particulier de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, ainsi que plusieurs consultations au sein de l'OTIF (membres) et en dehors (organisations internationales et secteur).

Pourquoi cette stratégie est-elle nécessaire ?

La responsabilité du développement stratégique de l'OTIF incombe, sans aucun doute, à l'Assemblée générale. Conformément à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), l'Assemblée générale assure en premier lieu d'importantes fonctions administratives (notamment l'élection du Secrétaire général ou de la Secrétaire générale, la fixation du cadre financier, le renouvellement du Comité administratif).

Ces importantes fonctions débouchant déjà sur des ordres du jour bien remplis, il peut être difficile pour l'Assemblée générale, lorsqu'elle se réunit tous les trois ans, de discuter de thèmes stratégiques ou d'avoir une vision d'ensemble précise.



Lors de mon entrée en fonction en qualité de Secrétaire général de l'OTIF en avril 2019, j'ai donc été confronté, entre autres, aux questions suivantes :

- Quelle orientation dois-je donner à l'OTIF ?
- Comment l'OTIF peut-elle jouer activement son rôle dans le concert des organisations internationales compétentes en matière de transport (ferroviaire) ?
- L'OTIF doit-elle poursuivre son élargissement et pourquoi ?
- Quelles sont les priorités ? Faut-il se concentrer sur la pleine mise en œuvre et la pleine application du droit de l'OTIF ou le développer ?
- L'adhésion de l'Union européenne à l'OTIF et le nouveau rôle de pont de l'Organisation dans le domaine

de l'interopérabilité technique ont-ils été concluants ?

- Les intérêts des États non membres de l'UE sont-ils suffisamment pris en compte ?
- Qu'en est-il de l'égalité institutionnelle des conditions de concurrence entre les modes de transport ? Devons-nous accepter comme une réalité la supériorité apparente des modes de transport concurrents du rail (transport aérien, transport maritime, transport routier) ? L'OTIF peut-elle ou doit-elle se prononcer à ce sujet ?
- L'OTIF et l'OSJD devraient-elles à l'avenir être placées sous l'égide de l'ONU en tant qu'organisations ou agences spécialisées autonomes ?
- Comment la relation entre l'OTIF et l'OSJD doit-elle évoluer ?

¹ https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Governance_and_revision_of_COTIF/General_Assembly/Strategie-de-l-OTIF-a-long-terme.pdf

- La commission créée par le Protocole de Vilnius sur les questions de facilitation du franchissement des frontières doit-elle être rétablie ?

Le programme de travail biennal de l'OTIF n'a pas apporté de réponses à mes questions, étant donné qu'il vise à déterminer des thèmes pertinents essentiels pour les différents domaines d'activité et travaux des départements de l'OTIF, et non à fixer des orientations stratégiques.

Un retour sur le passé m'a aidé dans ma réflexion :

Une étape importante dans l'évolution de l'ancienne « Union de Berne » a été la création, dans les années 1980, d'une organisation internationale indépendante dotée de la personnalité juridique : l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires². Ce processus d'émancipation de l'ancien Office central pour les transports internationaux par chemins de fer (OCTI) pour devenir l'OTIF est loin d'être achevé.

Autre étape clé, la réforme débouchant sur le Protocole de Vilnius³ a indéniablement constitué une impulsion stratégique majeure pour l'OTIF. Or l'élan décisif est venu de l'extérieur ! C'est en effet en raison des réformes structurelles globales des chemins de fer en Europe, introduites par la directive 91/440/CEE, qu'il a été nécessaire d'entreprendre des réformes substantielles de la COTIF afin de garantir sa compatibilité avec ces évolutions.

À mon sens, l'OTIF a relevé ce défi avec beaucoup de succès, sans pour autant renoncer, notamment, à sa neutralité concernant la structure des marchés ferroviaires de ses

États membres (qu'il s'agisse de chemins de fer d'État classiques ou d'opérateurs ferroviaires privés).

Bilan

Plus de 20 ans après cette réforme en profondeur de l'OTIF, une redéfinition de sa position s'impose, en raison notamment de l'évolution du cadre politique pour le transport international ferroviaire, qui ne se fonde plus uniquement sur les forces du marché, mais aussi sur le rôle que jouent les transports internationaux ferroviaires dans la création d'un système de transport durable.

Quels sont les éléments essentiels de la stratégie adoptée ?

Clairement formulée, la stratégie à long terme se passe d'explications détaillées. Sa structure et ses éléments essentiels sont rappelés ci-après.

La stratégie à long terme est valide **jusqu'en 2040**. Elle sera révisée tous les six ans, selon le rythme des sessions ordinaires de l'Assemblée générale.

La stratégie est **structurée** en trois axes.

Le premier est la **vision** :

« En tant que forum international, l'OTIF devrait jouer un rôle central pour faire du rail l'épine dorsale d'un système de transport international durable et sans discontinuités. »

Vient ensuite la **mission**, c'est-à-dire le but principal de la stratégie à long terme. Celle-ci repose sur l'article 2 de la COTIF et en reprend, en partie, le premier paragraphe :

« Favoriser, améliorer et faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire. »

Enfin, le contenu substantiel proprement dit est décrit à travers cinq **objectifs stratégiques** d'égale importance, accompagnés des mesures concrètes pour leur réalisation et des résultats attendus d'ici la prochaine révision en 2030.

Objectif stratégique n° 1 : Assurer l'application effective et uniforme du droit de l'OTIF

Objectif stratégique n° 2 : Élargir l'application du droit de l'OTIF sur le plus large espace géographique possible

Objectif stratégique n° 3 : Veiller à ce que le droit de l'OTIF reste pertinent au fil du temps

Objectif stratégique n° 4 : Renforcer le rôle de premier plan de l'OTIF dans le transport ferroviaire international et contribuer à trouver des synergies avec d'autres organisations et associations internationales pertinentes

Objectif stratégique n° 5 : Contribuer à l'harmonisation et à l'unification des systèmes de droit ferroviaire international

Quelle est la prochaine étape pour la stratégie ?

Mon successeur aura pour mission d'assurer la complémentarité et l'interdépendance nécessaires entre la stratégie et les programmes de travail biennaux dans la pratique. Par exemple, chaque nouveau programme de travail devra être évalué à l'aune de la stratégie, en se référant à chacun des objectifs stratégiques et aux mesures proposées pour les atteindre.

² Voir à ce sujet M. Burgmann (*Bulletin des transports internationaux ferroviaires*, 1995, p. 152 à 169).

³ Voir à ce sujet H. R. Isliker (*Eisenbahntechnische Rundschau*, 2003, p. 595 à 600), ainsi que l'édition spéciale « 20^e anniversaire du Protocole de Vilnius » du Bulletin des transports internationaux ferroviaires (https://otif.org/fileadmin/new/5-Media/5B-Bulletin/2020/Bulletin_Symposium_FR.pdf).

J'apprécierais tout particulièrement que cette nouvelle tâche ne soit pas perçue comme un exercice bureaucratique supplémentaire ou une surcharge de travail, mais comme une véritable valeur ajoutée.

Je pense qu'il serait très utile que l'Union européenne, en tant qu'organisation régionale active au sein de l'OTIF, ne se limite pas à son importante mission d'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen, mais qu'elle reconnaisse également le rôle stratégique du transport ferroviaire international et élabore une stratégie en ce sens. Une telle stratégie ferroviaire internationale émanant de l'Union européenne devrait aussi tenir compte, de façon explicite, du rôle global de l'OTIF et de celui de l'OSJD.

En outre, la stratégie à long terme prévoit expressément une harmonisation avec les stratégies ferroviaires nationales des États membres.

Résumé et remerciements

Le travail de l'OTIF constitue une pierre angulaire du développement du transport ferroviaire international. L'importance croissante du transport ferroviaire pour la création de systèmes de transport durables offre une opportunité unique : celle de mettre sur pied une organisation mondiale dédiée à l'harmonisation du cadre juridique pour le transport ferroviaire international.

Le nouveau rôle de l'OTIF en tant que secrétariat de l'Autorité de surveillance dans le cadre du Protocole de Luxembourg devrait s'avérer être un catalyseur à cet égard. Cette mission a d'ores et déjà suscité un vif intérêt pour les instruments classiques de l'OTIF (mise en place des fondements permettant de garantir l'interopérabilité juridique et technique ainsi que la sécurité du transport international ferroviaire).

Avec la stratégie à long terme,

l'OTIF se dote d'un instrument de pilotage qui lui permet de prendre l'initiative de définir son orientation. Savoir si la stratégie couvre dès à présent tous les domaines essentiels est, selon moi, une question secondaire.

Je remercie chaleureusement toutes celles et ceux qui ont permis et soutenu l'adoption de la stratégie à long terme.

Wolfgang Küpper

ACTIVITÉS 2021-2024 DE LA COMMISSION AD HOC SUR LES QUESTIONS JURIDIQUES ET LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

Le mandat de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a été reconduit pour six ans, jusqu'en 2030. Retour sur les activités menées par la Commission ad hoc au cours de son premier mandat et sur ses projets anticipés.

À sa 16^e session des 25 et 26 septembre 2024, l'Assemblée générale a pris note du rapport sur les activités de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale de 2021 à 2024. Reconnaisant l'importance de la poursuite des travaux de la Commission ad hoc, elle en a reconduit le mandat initial de trois ans pour six années supplémentaires, jusqu'au 1^{er} octobre 2030.

Cette décision confirme le succès de la fusion en 2021 de l'ancienne Commission ad hoc sur la coopération et du Groupe de travail d'experts juridiques pour former la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, qui a considérablement facilité la gestion de ces deux domaines d'activité et renforcé leurs interconnexions.

La Commission ad hoc devra soumettre un rapport sur ses activités de 2025 à 2027 à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée générale.

Sessions et structure de la Commission ad hoc

Entre 2021 et 2024, la Commission ad hoc a tenu six sessions.

Le Bureau, composé de l'Allemagne (présidence), du Royaume-Uni et de la France (vice-présidences), en assure la conduite et la coordination des travaux.

Pour le bon fonctionnement de

la Commission ad hoc et afin que tous les membres puissent être correctement informés et représentés, les États membres de l'OTIF et l'organisation régionale d'intégration économique ayant adhéré à la COTIF désignent un, une ou plusieurs représentants ou représentantes comme points de contact.

Le groupe de révision rédactionnelle de la Commission ad hoc édite les décisions, sans les modifier sur le fond, en veillant à la qualité et à la cohérence des textes dans les trois langues de travail de l'OTIF.

À sa 1^{re} session, la Commission ad hoc a adopté un programme de travail triennal (2022-2024) structuré en trois parties, correspondant chacune à un domaine d'activité : les questions juridiques, la coopération internationale et la stratégie à long terme.

Questions juridiques – Veille et évaluation des instruments juridiques

Participation et représentation des États membres : représentations permanentes auprès de l'OTIF

L'ancien Groupe de travail d'experts juridiques a contrôlé et évalué les exigences juridiques générales ainsi que les règles et la pratique de l'OTIF en matière de participation et de représentation

des États membres de l'OTIF. En l'absence de règles particulières sur la nomination de représentants permanents et représentantes permanentes auprès de l'Organisation, la Commission ad hoc a décidé de préparer un projet de décision, sur la base des lignes directrices juridiques utilisées en la matière par le Secrétariat. À sa 16^e session, l'Assemblée générale a adopté la « [Décision concernant les représentantes permanentes et représentants permanents](#) » et approuvé les « [Notes explicatives sur la décision concernant les représentantes permanentes et représentants permanents](#) ».

La veille et l'évaluation de la mise en œuvre de la COTIF

En 2019 et 2021, le Secrétaire général a diffusé un questionnaire sur la mise en œuvre et les réserves à la COTIF, dans le but de s'assurer que la Convention, y compris ses appendices, est pleinement mise en œuvre dans les États membres de l'OTIF. À sa 1^{re} session, la Commission ad hoc en a examiné les résultats et conclu que le Protocole de Vilnius avait été pleinement mis en œuvre dans tous les États membres ayant répondu au dit questionnaire et que c'était probablement aussi le cas dans tous les États membres ayant approuvé les modifications adoptées par l'Assemblée générale à ses 12^e et 13^e sessions. Cela étant, de nombreux États membres n'ont pas, ou pas entièrement, mis en œuvre les modifications adoptées par la Commission de

révision ou la Commission d'experts du RID. À noter que d'importants progrès en la matière ont été réalisés dans les États membres qui ont contacté le Secrétariat pour lancer ou achever leurs procédures nationales.

En outre, la Commission ad hoc a été régulièrement informée de l'avancement des approbations, par les membres de l'OTIF, des modifications à la COTIF adoptées par l'Assemblée générale à ses 12^e et 13^e sessions. À sa 16^e session, l'Assemblée générale a exhorté les États membres de l'OTIF qui ne l'ont pas encore fait à approuver ces modifications.

Les interfaces entre les réglementations douanières et de transport

La Commission ad hoc s'était donné pour objectif d'évaluer les interfaces entre les réglementations douanières et de transport et, si nécessaire, de proposer des mesures en conséquence pour les questions douanières relatives au transport ferroviaire de marchandises. À la suite d'une consultation organisée par le Secrétariat, dont les résultats ont été discutés en détail à la 2^e session de la Commission ad hoc, il a été décidé qu'une révision des dispositions des RU CIM en la matière n'était pas nécessaire.

La numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport de marchandises

À sa 2^e session, la Commission ad hoc a examiné un document initial préliminaire sur la numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport de marchandises. Ce dernier proposait une vue d'ensemble des récents travaux de l'OTIF sur la lettre de voiture

électronique, les dispositions pertinentes d'autres conventions sur le contrat de transport, ainsi que d'autres développements pertinents au sein de l'UE. Au terme de ses discussions, la Commission ad hoc a chargé le Secrétariat de procéder à un sondage des membres de l'OTIF sur le droit national applicable aux documents électroniques de transport ferroviaire, ainsi qu'un sondage des parties prenantes sur l'utilisation des documents électroniques de transport ferroviaire en trafic national et international.

À la lumière des résultats du sondage, le département juridique du Secrétariat de l'OTIF a préparé un document initial sur la numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport de marchandises. Ce document initial présentait les informations générales et l'analyse nécessaires pour évaluer la pertinence de la réglementation des contrats de transport international de marchandises selon les RU CIM pour le transport sans papier. À sa 5^e session, la Commission ad hoc a examiné le document initial et a chargé le Secrétariat de préparer un document de travail analytique énonçant de possibles modifications aux RU CIM visant à faciliter l'utilisation des documents électroniques de transport ferroviaire. Le Secrétariat prévoit de soumettre le document de travail analytique à la Commission ad hoc pour examen lors de sa 7^e session.

Le connaissance

La Commission ad hoc a souhaité considérer l'introduction de la possibilité d'utiliser des documents de transport formant titre dans le cadre des RU CIM. Un sondage à ce sujet lancé par le Secrétariat a révélé que les vues des États membres sur la nécessité de réglementer l'utilisation d'un document de transport négociable

pour le transport des marchandises au titre des RU CIM, soit dans les RU CIM elles-mêmes, soit dans une autre convention internationale, étaient partagées. Trois représentants du secteur ont formulé leur opposition.

À la lumière des résultats du sondage, la Commission ad hoc a chargé le Secrétariat de participer aux travaux de la CNUDCI sur les documents de transport multimodal négociables et de lui en faire rapport. À la 6^e session de la Commission ad hoc, la CNUDCI a présenté ses travaux sur les documents de cargaison négociables.

La responsabilité des dommages causés par un véhicule (article 7 des RU CUV)

À la 5^e session de la Commission ad hoc, la Suisse a transmis une requête de son parlement visant à lancer, avec l'assistance du Secrétariat, un sondage concernant les règles applicables en droit national en matière de responsabilité et d'assurance en cas de dommages causés par un véhicule. Cette requête avait pour origine l'accident ferroviaire survenu dans le tunnel de base du Gothard le 10 août 2023. Les membres de la Commission ad hoc ont accueilli favorablement la requête de la Suisse et le Secrétariat a préparé un sondage en étroite coopération avec l'Office fédéral des transports suisse (OFT).

À sa 6^e session, la Commission ad hoc a examiné un rapport synthétisant les réponses au sondage, dont l'objet correspondait par ailleurs au point « La responsabilité des dommages causés par un véhicule (article 7 des RU CUV) » du programme de travail 2022-2024 de la Commission ad hoc.

La base de données de la jurisprudence et bibliographique

À sa 1^{re} session, la Commission ad hoc a examiné un document initial sur la jurisprudence et la bibliographie préparé par le département juridique, qui présentait dans les grandes lignes les outils utilisés par différentes organisations internationales pour analyser l'application pratique de leurs réglementations par les autorités judiciaires nationales, tels que notamment les recueils, les bases de données en ligne et les publications périodiques disponibles en accès libre.

L'un des objectifs de la mise en place d'une base de données est d'assurer un système de suivi de l'application de la COTIF dans les ordres juridiques internes. Une approche systématique, au lieu d'une approche casuistique, permettra d'assurer la veille et l'évaluation en fonction des exigences contemporaines. En outre, les autorités judiciaires, les juristes spécialistes du droit ferroviaire, les avocats et avocates ainsi que les chercheurs et chercheuses auront accès à une base de données rassemblant les documents pertinents qui leur facilitera l'application de la COTIF. De plus, la possibilité pour tout individu intéressé de contribuer à la base de données permettra de rectifier les éventuelles erreurs et d'accroître la fiabilité des données. L'objectif et aboutissement naturel de la base de données sera de participer à la promotion de l'application uniforme de la COTIF et de réduire le risque d'interprétations divergentes.

L'établissement d'une telle base de données a reçu un large soutien au sein de la Commission ad hoc. Le Secrétariat n'a pas encore élaboré de concept détaillé et n'a pas commencé les consultations. Il prévoit toutefois de mener ces activités ces prochaines années.

L'adoption, l'authentification, les copies certifiées conformes et la publication de la COTIF

À sa 2^e session, la Commission ad hoc a examiné un document initial sur l'adoption, l'authentification, les copies certifiées conformes et la publication de la COTIF, qui présentait et évaluait le droit et la pratique en la matière, à la lumière du droit des traités. Il y était uniquement tenu compte du droit et de la pratique quant à la COTIF 1999, dans les limites des compétences de l'Assemblée générale et de la Commission de révision.

La Commission ad hoc a chargé le Secrétariat de préparer des lignes directrices sur les procédures à suivre par l'Assemblée générale et la Commission de révision pour la modification de la COTIF 1999. Adoptées par la Commission ad hoc à sa 3^e session, les « [Lignes directrices sur l'application des procédures pour la modification de la COTIF](#) » ont reçu l'aval de l'Assemblée générale à sa 16^e session et seront également soumises à l'examen et à l'aval de la Commission de révision.

La suspension et l'extinction de la COTIF et/ou de la qualité de membre de l'OTIF d'un État membre particulier

La Commission ad hoc a réfléchi à la possibilité de modifier la COTIF de manière à introduire des règles concernant la suspension et l'extinction de la COTIF et/ou de la qualité de membre de l'OTIF d'un État membre particulier. Elle a rédigé des principes réglementaires fondamentaux destinés à aiguiller ses futurs travaux et les a soumis à l'Assemblée générale pour examen.

À sa 16^e session, l'Assemblée générale a approuvé les principes réglementaires fondamentaux suivants :

- des sanctions pour violation des règles de l'OTIF ne devraient être infligées que si elles sont expressément prévues par la COTIF ;
- la Convention devrait contraindre les États membres à respecter [à ne pas compromettre] l'intégrité physique et fonctionnelle de l'infrastructure ferroviaire des autres États membres ;
- la COTIF ne devrait pas prévoir de sanctions pour violation du droit international en général ;
- l'Assemblée générale devrait être responsable pour décider si les règles concernées ont été violées ;
- l'Assemblée générale devrait décider de l'application des sanctions, de la restauration des droits et de la réadmission des États membres exclus, à la majorité qualifiée des deux tiers des États membres représentés au moment du vote ;
- une liste non exhaustive des circonstances excluant l'illicéité d'une action devrait être expressément incluse dans la COTIF ;
- la réadmission des membres exclus ne devrait être considérée et acceptée par le Secrétaire général que sous certaines conditions particulières, éventuellement seulement après un certain laps de temps (par exemple, un an), et dans tous les cas seulement si la violation des règles de l'OTIF ayant donné lieu à la sanction a été rectifiée.

Questions juridiques – Avis juridiques

La reconnaissance mutuelle des certificats des entités chargées de l'entretien (ECE)

À sa 39^e session (19-20 novembre 2019), le Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) a prié l'ancien Groupe de travail d'experts juridiques d'examiner certaines questions relatives à la reconnaissance mutuelle des certificats d'entité chargée de l'entretien (ECE) dans le cadre des RU ATMF. À sa 3^e session, l'ancien Groupe de travail d'experts juridiques a inscrit un point correspondant dans son programme de travail. Celui-ci a été repris par la Commission ad hoc qui, à sa 1^{re} session, a examiné les aspects juridiques en jeu et formulé un avis consultatif.

L'utilisation d'un langage inclusif à l'OTIF

La Commission ad hoc a examiné l'éventuel champ d'utilisation du langage inclusif dans le contexte de l'OTIF, à la lumière de la pratique internationale et des réponses des membres de l'OTIF à un sondage. Après consultation des membres de l'OTIF, le Secrétariat a publié les « [Lignes directrices sur l'utilisation du langage inclusif](#) », dont l'Assemblée générale a pris note à sa 16^e session.

L'utilisation de signatures électroniques dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres

La Commission ad hoc a examiné les exigences juridiques pour l'utilisation et l'acceptation de documents signés électroniquement dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres. Après examen d'un document initial préparé par le département juridique, la

Commission ad hoc a adopté la « Recommandation sur l'utilisation de signatures électroniques dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres », qui a reçu l'aval de l'Assemblée générale à sa 16^e session. Aux termes de cette recommandation, les communications officielles entre l'OTIF et ses membres devraient être classées en deux catégories :

- les communications « qualifiées », qui nécessitent actuellement des documents originaux papier (instruments) signés par une autorité étatique prédéterminée et attestant de l'intention de l'État d'être lié ou exprimant sa position officielle,
- les communications « simples », pour lesquelles des copies scannées, des courriels et des documents signés au moyen d'images numériques des signatures sont acceptés.

Les signatures électroniques devraient être acceptées pour les communications « simples » uniquement.

L'application des RU CUI aux installations de service

La Commission ad hoc a examiné la question de l'application des RU CUI aux installations de service, laquelle avait été incluse dans le programme de travail sur la base d'une demande du CIT transmise par le Secrétariat à la Commission ad hoc en sa première session. À sa 5^e session, la Commission ad hoc a adopté l'[avis juridique consultatif sur l'interprétation des RU CUI](#), dont l'Assemblée générale a pris note à sa 16^e session. Pour plus de détails, voir article p. 20.

La protection juridique du nom, de l'acronyme, du logo et des œuvres de l'OTIF

La Commission ad hoc a examiné

les exigences juridiques pour garantir la protection juridique du nom, de l'acronyme, du logo et des œuvres de l'OTIF et déterminé les mesures à prendre à cet effet. À la lumière d'un document initial préparé par le Secrétariat fournissant les informations générales nécessaires et une analyse des mesures possibles, la Commission ad hoc a approuvé deux projets de propositions de décisions, l'une sur les symboles, le nom et l'acronyme de l'OTIF, l'autre sur le droit d'auteur et l'accès libre, toutes deux accompagnées de notes explicatives. Les décisions ont été adoptées par l'Assemblée générale à sa 16^e session.

L'Assemblée générale a formellement adopté les symboles de l'OTIF et délégué expressément au Secrétaire général la tâche de déterminer leur conditions d'utilisation. À noter également que le nom, l'acronyme et l'emblème (logo) de l'OTIF ont été enregistrés auprès du Secrétariat de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI) au titre de l'article 6 *ter* de la Convention de Paris sur la protection de la propriété industrielle et communiqués aux États parties à la Convention de Paris et aux membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en mars 2024.

Le nom et l'acronyme de l'Organisation et les symboles de l'OTIF doivent être utilisés de bonne foi et en conformité avec la Convention ; en particulier, le statut juridique de l'OTIF comme organisation intergouvernementale indépendante, sa réputation et sa crédibilité doivent être respectés et ne pas être compromis. L'utilisation de l'emblème (logo) officiel, des emblèmes (logos) spéciaux et du drapeau officiel par des entités à but lucratif et non lucratif requiert l'autorisation écrite préalable spécifique du Secrétaire général ou d'un membre désigné du Secrétariat. Les pouvoirs publics

des membres de l'OTIF peuvent utiliser l'emblème (logo) officiel, les emblèmes (logos) spéciaux et le drapeau officiel sans autorisation préalable. Concernant la protection des œuvres de l'OTIF et sa politique de droit d'auteur, la 16^e Assemblée générale a reconnu la nécessité de garantir que le droit de l'OTIF et ses œuvres en général sont connus et utilisés le plus largement possible parmi les membres de l'OTIF, ainsi que la nécessité de garder sur eux un contrôle approprié afin d'éviter toute répercussion négative résultant d'une utilisation déloyale.

Les principes fondamentaux suivants ont été établis pour la politique de droit d'auteur et d'accès libre devant être adoptée par le Secrétaire général :

- Les restrictions de droit d'auteur sur les œuvres de l'OTIF ne doivent pas porter atteinte au droit des membres de l'OTIF de faire plein usage et usage loyal de ces œuvres.
- Sauf indication contraire ou dans les cas prévus présentés ci-après, toutes les œuvres de l'OTIF sont protégées par le droit d'auteur, avec accès libre, à condition que soient convenablement mentionnés leur titre, l'OTIF en tant que détentrice et la source où trouver les œuvres concernées. En règle générale, l'utilisation des œuvres de l'OTIF à des fins commerciales requiert l'autorisation écrite préalable du Secrétaire général ou de la Secrétaire générale ou d'un membre désigné du Secrétariat.
- En règle générale, la Convention appartient au domaine public et est exclue de la protection par le droit d'auteur. Lorsqu'il adopte une annexe, l'organe de l'OTIF responsable pour l'adoption d'annexes aux appendices à la Convention peut décider d'imposer certaines restrictions de droit

d'auteur, mais seulement dans la mesure où celles-ci ne limitent pas l'accès libre à l'annexe, par exemple des restrictions contre l'utilisation à des fins commerciales.

L'Assemblée générale a adopté une approche similaire à celles d'autres organisations internationales. Suivant le système de licence « Creative Commons », l'autorisation expresse de l'OTIF n'est pas requise : il faut seulement que les œuvres soient correctement citées et sourcées. Dans la mesure où il pourrait être nécessaire de protéger certaines publications du Secrétariat par droit d'auteur, voire d'en restreindre l'accès aux membres de l'OTIF, les documents devront être classés en conséquence de manière à différencier entre différents niveaux de protection au titre du droit d'auteur. Dans sa décision, l'Assemblée générale, en sa qualité d'instance supérieure de l'OTIF, a confirmé que l'OTIF se réservait les droits exclusifs de l'utilisation de son nom, de son emblème, de son acronyme et de son drapeau.

La coopération internationale

Superviser et favoriser la coopération avec les organisations et associations internationales

La Commission ad hoc a régulièrement reçu des informations sur la coopération avec les organisations internationales. Elle a notamment approuvé le projet de nouveau mémorandum d'accord entre l'OTIF et la CESAP-ONU, signé début 2024, ainsi que le nouveau mémorandum d'accord entre l'OTIF et l'UPU, signé en juin 2024.

Améliorer l'implication des parties prenantes au sein de l'OTIF

La Commission ad hoc s'était donné pour objectif d'élaborer une

politique inclusive et transparente d'implication des parties prenantes pour la promotion de la COTIF, le développement du droit ferroviaire ainsi que la veille et l'évaluation des instruments juridiques existants. Elle a également souhaité préparer des lignes directrices sur la coopération avec les organisations internationales intergouvernementales. C'est ainsi qu'à ses 2^e et 3^e sessions, la Commission ad hoc a adopté une [recommandation sur l'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF](#) et des [lignes directrices sur la coopération avec les organisations internationales intergouvernementales](#), qui ont reçu l'aval de l'Assemblée générale à sa 16^e session.

Par ailleurs, la Commission ad hoc a décidé d'octroyer le statut d'observateur permanent à plusieurs organisations (CCG, CEE-ONU, CESAP-ONU, CNUDCI, OCE, OMD, OSJD, TRACECA, UPU).

Guide sur le droit du transport international ferroviaire de marchandises, sa mise en œuvre et son application par les associations internationales

La Commission ad hoc s'était donné comme objectif de clarifier les rôles et responsabilités des associations internationales concernant la mise en œuvre et l'application de la COTIF, et ainsi promouvoir et faciliter la mise en œuvre et l'application uniformes de la COTIF. Mandaté par la Commission ad hoc, le département juridique du Secrétariat a préparé, en coopération avec le CIT, l'ERFA, RNE, l'UIC et l'UIP, le [guide sur le transport international ferroviaire de marchandises \(droit des contrats, instruments et outils pratiques\)](#), qui a été publié le 15 octobre 2024.

Le guide décrit dans les grandes

lignes le droit ferroviaire établi par la COTIF et détaille les différents rôles et responsabilités des associations internationales concourant à l'application de la COTIF dans les transports internationaux ferroviaires au quotidien. Ce guide devrait servir de référence pratique pour les membres de l'OTIF et les États intéressés par une adhésion à la COTIF, et surtout pour leurs acteurs ferroviaires respectifs.

La stratégie à long terme

La Commission ad hoc a assisté le Secrétaire général dans la préparation d'une stratégie à

long terme de l'OTIF suivant la décision de l'Assemblée générale à sa 15^e session, lui donnant des conseils sur les éléments à y inclure : vision, mission et objectifs stratégiques. Le projet final de stratégie à long terme a été examiné et révisé par la Commission juridique, avant d'être adopté par l'Assemblée générale à sa 16^e session. Pour plus de détails, voir article p. 10.

Remarques finales

La Commission ad hoc a repris avec succès le flambeau de l'ancienne Commission ad hoc

sur la coopération et de l'ancien Groupe de travail d'experts juridiques. Bien que la Commission ad hoc ait beaucoup accompli dans la mise en œuvre de son programme de travail, plusieurs questions sont toujours en cours d'examen et d'autres encore seront abordées ces prochaines années.

Emilia Carcabassi

COMMUNICATIONS DU BUREAU DE LA COMMISSION AD HOC

Au cours de son mandat qui s'achève, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a tout particulièrement travaillé au développement et à la modernisation des procédures internes : l'élection du Secrétaire général ou de la Secrétaire générale, la désignation de représentants permanents et représentantes permanentes ou encore l'utilisation de signatures électroniques dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres reposent maintenant sur de nouvelles bases solides. Aussi le fonctionnement de l'OTIF s'en trouvera-t-il amélioré et la coopération du Secrétariat avec les membres facilitée, j'en ai la conviction. Après cet important travail interne, la Commission ad hoc se tournera davantage vers l'extérieur lors de son prochain mandat et s'intéressera notamment à l'application du droit des contrats ferroviaires. Le Secrétariat a déjà lancé une consultation sur les modifications éventuellement nécessaires des appendices CIV, CIM, CUV et CUI. C'est avec intérêt que j'en attends les résultats et les échanges qui s'ensuivront avec les parties appliquant les appendices et que je me réjouis du travail juridique qui sera mené au sein de la Commission.



Kerstin Leuftink, présidente de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, représentante de l'Allemagne

Le Royaume-Uni se félicite du travail accompli par la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, partie intégrante du système juridique de l'OTIF, qui concourt à la réalisation de l'objectif de facilitation du trafic international ferroviaire. Participer à la Commission ad hoc nous permet également de consolider et développer la coopération internationale avec d'autres organisations et associations internationales afin de renforcer l'impact de l'OTIF.

Les travaux de la Commission ad hoc ont avancé sur un certain nombre de questions diverses et variées dans le cadre de son dernier programme de travail, et notamment sur quelques initiatives visant à améliorer, renforcer et développer la Convention et ses appendices, avec le plein soutien du Royaume-Uni. Je suis tout particulièrement satisfaite que la Commission ad hoc ait pu définir un ensemble de principes réglementaires, récemment adoptés par la 16^e Assemblée générale, qui constituent une première étape en vue de l'établissement à terme de nouvelles règles relatives à la suspension de la COTIF ou de la qualité de membre de l'OTIF. Le but est de garantir, suivant nos objectifs communs, que chaque État membre respecte l'intégrité physique et fonctionnelle de l'infrastructure ferroviaire des autres États membres, de sorte que tous puissent tirer parti des avantages environnementaux et économiques du trafic international. Alors même que ce travail en est encore à ces prémices, je me réjouis de la reconduction du mandat de la Commission ad hoc jusqu'en 2030, qui nous permettra de développer des propositions concrètes.

Tout ce travail n'aurait pu être réalisé sans l'assistance et l'expertise irremplaçables du département juridique de l'OTIF, qui m'ont notamment

La France remercie la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale pour le travail réalisé à l'occasion de ce premier mandat. Elle a, durant ces trois dernières années, parfaitement accompli son rôle de conseil juridique notamment auprès des différents organes de l'Organisation.

À ce titre, nous pouvons mentionner le rôle essentiel joué par la Commission ad hoc dans la définition d'une stratégie à long terme pour l'OTIF qui a été adoptée lors de la 16^e Assemblée générale. Elle a été force de proposition et a permis l'émergence d'un consensus autour des cinq objectifs stratégiques fixés et des propositions et mesures concrètes pour leur réalisation.

La Commission ad hoc a également rendu des avis concernant différents sujets à la fois liés au fonctionnement du transport ferroviaire, tels que la numérisation des documents de transport ou encore l'application des RU CUI aux installations de services, mais également au fonctionnement interne de l'Organisation.

Le programme de travail de ce premier mandat était très ambitieux et, tous les sujets n'ayant pu être traités, la prorogation du mandat de la Commission ad hoc était donc nécessaire et permettra notamment de poursuivre les travaux concernant la suspension et l'extinction de la COTIF et/ou de la qualité de membre de l'OTIF d'un État membre particulier.

La France souhaite enfin remercier le département juridique de l'OTIF pour son expertise et son soutien dans les travaux menés par la Commission ad hoc ainsi que pour l'assistance prêtée aux membres du Bureau. C'est



été précieuses en tant que vice-présidente. C'est avec plaisir que je continuerai à contribuer activement aux travaux de la Commission ad hoc.

Andrea Pearson, vice-présidente de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, représentante du Royaume-Uni



avec plaisir et intérêt que la France participera de nouveau aux travaux de la Commission ad hoc à compter de 2025.

Ophélie Riquet, vice-présidente de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, représentante de la France

L'APPLICATION DES RU CUI AUX INSTALLATIONS DE SERVICE

Focus sur les travaux et conclusions de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale concernant l'application des RU CUI aux installations de service.

Dans son programme de travail 2022-2024, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale s'était donné pour objectif d'examiner la question de l'application des RU CUI aux installations de service. Ainsi s'est-elle demandé si les RU CUI s'appliquaient oui ou non aux installations de service, et si oui dans quelle mesure. C'est à la demande du CIT que ce point avait à l'origine été inclus dans le programme de travail.

À sa 4^e session, la Commission ad hoc a discuté d'un document initial préparé par le département juridique, qui énonçait des considérations générales nécessaires à l'examen de la question, avec pour pierre angulaire l'interprétation de la COTIF et la pertinence des principes d'interprétation du droit international des traités en général.

La Commission ad hoc a chargé le Secrétariat de préparer, pour qu'elle l'examine à sa 5^e session, un projet d'avis juridique suivant les trois grands principes généraux se dégageant du document initial :

- les RU CUI doivent être interprétées sur la base de leur caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité ;
- les RU CUI doivent être interprétées suivant la signification ordinaire de leurs termes à la lumière de leur objectif, de leur contexte historique et de leur système ;
- le droit national des membres de l'OTIF devrait servir de

référence contextuelle, mais ne devrait pas faire l'objet d'un avis juridique consultatif.

L'avis juridique consultatif sur l'application des RU CUI aux installations de service produit par le département juridique examine le champ d'application des RU CUI tel que défini en leur article premier, § 1, et l'importance de la définition de « infrastructure ferroviaire » à l'article 3, puis se penche sur le contexte historique et juridique en la matière, en analysant en détail les termes « infrastructure ferroviaire », « trafic international ferroviaire » et « installations de service ». Ses conclusions sont les suivantes :

1. Les Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. Les Règles uniformes CUI ne portent pas atteinte au droit public appliqué par les membres de l'OTIF concernant l'infrastructure ferroviaire et l'accès à celle-ci et lui sont complémentaires.
2. Il y a utilisation internationale de l'infrastructure dans deux cas, à savoir lorsque soit une capacité d'infrastructure internationale, soit des capacités d'infrastructure nationales successives sont nécessaires à la circulation d'un train entre deux États membres de l'OTIF.
3. Afin d'éviter les conflits entre

deux régimes juridiques et de permettre l'application des RU CUI, il est nécessaire de garantir une interprétation harmonisée et complémentaire des RU CUI et du droit public appliqué par les membres de l'OTIF. Si la définition donnée à l'infrastructure ferroviaire est plus large dans les RU CUI que dans le droit interne des États membres de l'OTIF, alors le champ d'application du contrat d'utilisation CUI dépasse l'infrastructure ferroviaire à laquelle l'accès est accordé, ce qui crée une contradiction. Par conséquent, déterminer ce qui constitue une « infrastructure ferroviaire » aux fins des RU CUI doit se faire en deux temps. Premièrement, c'est le droit public appliqué par le membre de l'OTIF qu'il y a lieu d'examiner pour déterminer ce qui constitue une infrastructure ferroviaire et quelles en sont les conditions d'accès. Deuxièmement, seule l'infrastructure ferroviaire telle que définie dans le droit public applicable d'un membre de l'OTIF et remplissant les conditions énoncées à l'article 3, a), des RU CUI peut faire l'objet d'un contrat d'utilisation au titre des RU CUI.

L'avis juridique consultatif et ses conclusions ont été adoptés par la Commission ad hoc à sa 5^e session le 8 novembre 2023, puis l'Assemblée générale en a pris note à sa 16^e session le 26 septembre 2024.

Le Secrétariat de l'OTIF souhaiterait remercier en particulier

les parties prenantes enregistrées auprès de la Commission ad hoc qui ont formulé des positions et

contributions sur ce sujet.

Pour de plus amples informations,

nous vous invitons à contacter le département juridique (law@otif.org).

UN GUIDE POUR L'APPLICATION ET LA MISE EN ŒUVRE DES RÈGLES UNIFORMES APTU ET ATMF

Le 12 juin 2024, la Commission d'experts techniques a approuvé la première version d'un guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF. Quels sont le but et la teneur de ce guide pour l'interopérabilité technique ?

Exposant dans les grandes lignes les exigences pour la mise en œuvre et l'application de l'appendice F (RU APTU) et de l'appendice G (RU ATMF) à la COTIF aux fins des transports internationaux ferroviaires et décrivant les différents rôles et responsabilités en la matière, le guide d'application pour les APTU et ATMF est destiné à servir de référence pratique pour les membres de l'OTIF et les États intéressés par une adhésion à la COTIF, et en particulier pour les autorités, les organismes et les acteurs du secteur ferroviaire.

De nature purement informative, le guide ne comporte pas de dispositions contraignantes ; il n'établit ni droit ni obligation pour les parties prenantes et n'a aucun effet sur la situation juridique. Il ne constitue pas non plus une interprétation formelle de la COTIF, mais donne des orientations pratiques sur la mise en œuvre juridique des RU APTU et ATMF et l'application correcte des dispositions.

Le guide est structuré de manière à en faciliter la navigation. La **partie 1** constitue une introduction générale ; la **partie 2** présente les



champs d'application respectifs des RU APTU et ATMF et décrit les obligations des États parties dans le cadre de la mise en œuvre de ces appendices à la COTIF.

La **partie 3** porte sur la corrélation des règles de l'OTIF avec d'autres systèmes juridiques, en particulier le droit de l'UE. Bien que les règles de l'UE (STI) et les règles de l'OTIF (PTU) soient identiques sur le fond, leurs champs d'application diffèrent. Ainsi, les PTU ont pour objet de permettre l'utilisation des véhicules en trafic international,

tandis que les STI n'opèrent aucune distinction entre trafic national et trafic international. Par exemple, si des constructeurs souhaitent vendre leurs produits dans un seul État, alors cela sort du champ d'application de la COTIF et ce sont les règles applicables dans cet État qui doivent être satisfaites.

La **partie 4** décrit le mode de fonctionnement et les modalités de prise de décision de la Commission d'experts techniques (CTE) ainsi que la gestion subséquente des décisions, y compris la procédure

d'entrée en vigueur des PTU. La CTE est compétente pour adopter des textes de droit international contraignant dérivant des RU APTU et ATMF. Suivant la pratique établie, la CTE se réunit une fois par an pour une session préparée en amont au cours de trois réunions du Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH). Tous les membres de l'OTIF, de même que diverses associations internationales, sont invités à participer à la CTE et au WG TECH. Néanmoins, seuls les États membres qui appliquent les RU APTU et ATMF y disposent du droit de vote.

La **partie 5** fait le tour des différents types de règles applicables aux différentes parties du système ferroviaire, notamment les véhicules, et présente leurs corrélations. Comprenant des exigences essentielles générales, des PTU, des cas spécifiques, des spécifications techniques nationales, des normes, etc., ce cadre juridique est relativement complexe, et ce pour plusieurs raisons. Premièrement, les règles doivent être suffisamment flexibles pour être compatibles avec des systèmes ferroviaires nationaux dont les différences techniques s'expliquent par un développement historique non coordonné. Deuxièmement, le but des règles étant de promouvoir l'innovation et d'éviter la stagnation technologique, les fonctions et performances doivent être aussi détaillées que possible. Troisièmement, les règles doivent être définies de telle manière que les évaluations de la conformité puissent être menées par des organismes d'évaluation tiers indépendants, ce afin d'assurer l'indépendance et l'impartialité des évaluations.

Pierre angulaire du guide, la **partie 6** détaille les procédures et responsabilités pour l'admission des véhicules, laquelle constitue l'objectif premier des RU APTU et

ATMF. Ces procédures débouchent sur l'admission des véhicules au trafic international par les autorités compétentes. Certaines tâches et responsabilités incombent ainsi au constructeur, au demandeur et à l'organisme d'évaluation en amont de l'admission. L'évaluation de la conformité par un tiers, réalisée par des organismes d'évaluation qui sont indépendants des entreprises ferroviaires et des constructeurs, est un maillon fondamental de l'admission. L'utilité de cette évaluation par une tierce partie est indiscutable dans le système concurrentiel des chemins de fer, où les entreprises ferroviaires peuvent commander divers types de matériel roulant à différents fournisseurs. Les organismes d'évaluation livrent des évaluations indépendantes et impartiales, acceptées à l'international. Ce mécanisme permet de concentrer le savoir-faire au sein desdits organismes d'évaluation, de sorte que les entreprises ferroviaires et autorités compétentes n'ont plus à y affecter de ressources. La bonne application des procédures débouche sur l'admission du véhicule dans un « domaine d'utilisation » particulier (ensemble des réseaux sur lesquels l'exploitation est autorisée). Cette partie 6 présente les rôles respectifs du demandeur, de l'autorité compétente, de l'organisme d'évaluation, de l'organisme d'évaluation des risques et du constructeur. L'admission de nouveaux véhicules, mais aussi le renouvellement et le réaménagement de véhicules existants y sont couverts, de même que les similitudes et différences entre les compétences des organismes d'évaluation de l'OTIF et des organismes notifiés de l'UE.

La **partie 7** porte sur les registres de véhicules et liste les informations nécessaires à l'enregistrement, leur finalité et les parties devant pouvoir

y accéder. La valeur juridique des données enregistrées ainsi que la correspondance entre les spécifications de l'OTIF et de l'UE pour les registres de véhicules y sont également abordées. Les informations enregistrées incluent l'identification du détenteur, du propriétaire et de l'ECE de chaque véhicule, son statut d'admission et son type de construction. Si l'accès à ces informations est essentiel, c'est que celles-ci sont considérées comme preuve suffisante de l'admission d'un véhicule.

La **partie 8** présente les exigences pour le marquage extérieur des véhicules, à l'aide d'exemples. La composition du numéro unique de véhicule, dont les douze chiffres indiquent le type du véhicule, son pays d'immatriculation et ses caractéristiques techniques, y est notamment détaillée. Tout véhicule doit obligatoirement porter un numéro unique de véhicule, de même qu'un code de marquage du détenteur de véhicule (MDV). D'autres marquages facultatifs peuvent également être apposés si le véhicule remplit certaines conditions. Enfin, certains marquages sont convenus entre les organisations du secteur sur la base de contrats multilatéraux.

La **partie 9** concerne les rôles et responsabilités pour l'utilisation des véhicules. L'entreprise ferroviaire fournit des services ferroviaires et exploite des trains à cet effet. Ses principales responsabilités se rapportent à l'utilisation en sécurité des véhicules dans leurs limites et conditions d'utilisation. Le détenteur s'assure que ses véhicules sont conformes aux règles, qu'une ECE a été attribuée à chaque véhicule et que tous les véhicules sont enregistrés. Le gestionnaire d'infrastructure fournit des informations complètes et précises aux entreprises ferroviaires sur les caractéristiques de l'infrastructure et de l'itinéraire, ainsi que sur les changements à ces caractéristiques. Cette

partie indique également quelles informations doivent être échangées par ces entités.

La **partie 10** résume les exigences juridiques applicables à la maintenance des véhicules. Ainsi, une entité chargée de l'entretien (ECE) doit être assignée à tout véhicule circulant à l'international. La certification des ECE permet de confirmer qu'elles détiennent les compétences, qualifications et procédures nécessaires à

l'exécution des tâches qui leur incombent. Les certificats ECE sont délivrés par les organismes de certification des ECE, qui doivent eux-mêmes être accrédités ou reconnus. La réglementation de l'OTIF ne détermine pas quand et comment les véhicules sont maintenus, mais définit systématiquement les responsabilités de chaque acteur, y compris les diverses fonctions devant être remplies par les ECE et les procédures administratives

de certification et d'enregistrement des ECE.

Enfin, le guide liste les chemins d'accès permettant de trouver plus facilement informations, documents de travail et registres sur le site Internet de l'OTIF.

Le guide est disponible [ici](#).

Département de l'interopérabilité technique

64^e SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU (Genève, 24 juin – 3 juillet 2024)

Le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU s'est réuni pour sa 64^e session, qui était la troisième réunion du cycle biennal 2023-2024. Les décisions du Sous-comité seront intégrées dans la 24^e édition révisée du Règlement type de l'ONU et serviront de base commune aux prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport. Dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, elles seront ensuite reprises dans les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

La 64^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU s'est tenue du 24 juin au 3 juillet 2024 sous la présidence de M. Duane Pfund (États-Unis d'Amérique). 26 États, 6 organisations gouvernementales et 23 organisations non gouvernementales ont participé. Dans la mesure où toutes les décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU ont des répercussions sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses des différents modes de transport, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y était représentée elle aussi.

Classification

Prise en considération des espèces exotiques envahissantes comme des organismes vivants dangereux pour l'environnement

Entrée en vigueur le 29 décembre 1993, la Convention sur la diversité biologique est considérée comme le principal traité multilatéral pour la conservation de la biodiversité à l'échelle mondiale. Les espèces exotiques envahissantes y sont reconnues comme une menace sérieuse pour la biodiversité et les

parties à la Convention sont invitées à prévenir l'introduction d'espèces exotiques qui menacent des écosystèmes, des habitats ou des espèces, et à contrôler ou éradiquer ces espèces.

Le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique a sollicité le soutien du Sous-comité d'experts de l'ONU en vue de l'élaboration d'un système de classification et d'étiquetage des espèces exotiques envahissantes considérées comme des organismes vivants dangereux pour l'environnement dans le Règlement type de l'ONU.

Le Sous-comité d'experts de

L'ONU a estimé que le Règlement type de l'ONU n'était pas un cadre approprié pour résoudre ce problème. Étant donné que les animaux ou plantes considérés comme des espèces exotiques dans certaines parties du monde sont indigènes dans d'autres, c'est au niveau national ou régional que la question devrait être traitée. En outre, bien qu'il soit possible d'élaborer des prescriptions visant à assurer un transport sûr, cela ne résoudrait pas le problème des mouvements accidentels ou involontaires.

Éclaircissements concernant la liste indicative des matières infectieuses de catégorie A

Au vu des situations sanitaires nouvelles auxquelles il a fallu faire face récemment à l'échelle mondiale, il est devenu évident que la liste indicative des matières infectieuses de la catégorie A se devait d'être flexible et évolutive. Le nombre de demandes de conseils adressées à l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) dans le cadre de ces situations sanitaires nouvelles concernant le transport de l'agent pathogène en cause et sa classification témoigne de cette nécessité.

Le Canada et l'OMS ont proposé la mise en place d'un cadre offrant aux autorités sanitaires nationales et internationales la souplesse nécessaire pour faire face à des situations sanitaires nouvelles.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de reformuler le texte précédant le tableau au 2.2.62.1.4.1 et de convertir en texte réglementaire le nota 2 indiquant que le tableau n'est pas exhaustif. Il est désormais précisé que, pour les situations sanitaires nouvelles, des informations plus récentes sur les catégories applicables peuvent être obtenues auprès des organisations intergouvernementales

compétentes en matière de santé humaine et animale et des autorités nationales correspondantes.

Transport des liquides organiques porteurs d'hydrogène

Appelé à jouer un rôle important dans la décarbonation de l'énergie, l'hydrogène est généralement transporté sous haute pression en tant que gaz, ou sous forme liquéfiée réfrigérée. Or il est également possible de lier chimiquement les molécules d'hydrogène à un substrat organique liquide, ou « liquide organique porteur d'hydrogène », comme le benzyltoluène (numéro ONU 3082 « Matière dangereuse du point de vue de l'environnement, liquide, n.s.a. » de la classe 9). Quelque 700 litres d'hydrogène peuvent ainsi être liés chimiquement dans un seul litre de benzyltoluène.

Des conditions de réaction particulières sont nécessaires pour que l'hydrogène chimiquement lié soit libéré par la suite. Dans le cas du benzyltoluène, les liaisons chimiques sont rompues à l'aide d'un système catalytique à 250 °C. Cela signifie que l'hydrogène lié chimiquement ne peut pas être libéré dans les conditions normales de transport, de sorte que ce type de transport présente des avantages élevés en matière de sécurité par rapport au transport sous haute pression ou sous forme liquéfiée réfrigérée. Concernant la sécurité lors du transport, il faut cependant tenir compte du fait que des résidus d'hydrogène physiquement dissous, c'est-à-dire non lié chimiquement, peuvent subsister dans le liquide porteur à l'issue du processus de liaison de l'hydrogène au liquide porteur (hydrogénation). Ces résidus, qui ne sont que physiquement dissous, risquent d'être libérés pendant le transport.

Des essais menés en Allemagne

dans des conditions extrêmes ont montré que le risque de formation d'une atmosphère explosive était très faible. Il convient toutefois de prévoir une valeur limite pour l'hydrogène physiquement dissous : une teneur limite de 0,5 l d'hydrogène par kg de benzyltoluène a été proposée.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a reconnu le potentiel du procédé pour le transport de l'hydrogène et s'est félicité de l'approche pragmatique proposée, qu'il conviendrait selon lui d'élargir à d'autres porteurs d'hydrogène possibles. Le Sous-comité d'experts de l'ONU poursuivra donc la discussion sur ce sujet et sur la nécessité de prévoir un numéro ONU spécifique pour les porteurs d'hydrogène.

Dispositifs de chauffage

Les machines frigorifiques transportées sous les numéros ONU 2857 ou 3358 peuvent être exemptées de la réglementation sur les marchandises dangereuses si elles satisfont aux prescriptions des dispositions spéciales 119 ou 291. Les pompes à chaleur fonctionnent selon le même principe que les machines frigorifiques, si ce n'est qu'il ne s'agit pas de produire du froid, mais de la chaleur. Étant donné que les risques pendant le transport sont identiques, les mêmes conditions de transport devraient s'appliquer à ces objets. À cet effet, un nota a déjà été introduit pour les dispositions spéciales 119 et 291 dans l'édition 2023 du RID/ADR/ADN, précisant que les pompes à chaleur peuvent être considérées comme des machines frigorifiques aux fins du transport.

Lors d'une précédente session du Sous-comité d'experts de l'ONU, il avait été proposé que le nota figurant dans le RID/ADR/ADN soit également repris dans les dispositions spéciales 119 et

291 du Règlement type de l'ONU. La majorité des délégations a cependant privilégié l'introduction d'un nouveau numéro ONU pour les pompes à chaleur, assorti de dispositions spéciales correspondantes.

À cette 64^e session, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de mentionner également les dispositifs de chauffage dans la désignation officielle de transport pour les numéros ONU 2857 et 3358 existants et de définir ces dispositifs dans les dispositions spéciales 119 et 291. Les deux dispositions spéciales précisent en outre que pour les appareils pouvant assurer à la fois des fonctions de chauffage et de refroidissement, la désignation officielle de transport utilisée peut être soit « MACHINES FRIGORIFIQUES » soit « DISPOSITIFS DE CHAUFFAGE ».

Appareils d'imagerie par résonance magnétique

Les appareils d'imagerie par résonance magnétique (IRM) sont utilisés par le personnel médical dans le monde entier pour diagnostiquer de nombreuses affections, telles que les déchirures ligamentaires ou les tumeurs. Ils sont également utilisés pour explorer le cerveau et la moelle épinière.

Un grand fabricant a récemment mis au point un nouveau type d'appareil IRM, utilisant de nouveaux aimants supraconducteurs. Ces électroaimants contiennent de l'hélium, qui doit être refroidi à un niveau proche du zéro absolu pour obtenir la supraconductivité des bobines.

Contenant entre 125 et 250 kg d'hélium liquéfié réfrigéré, les anciens types d'appareils IRM sont transportés sous la rubrique numéro ONU 1963 Hélium, liquide réfrigéré. Avec une teneur maximale

d'1,5 kg d'hélium comprimé, le nouveau type d'appareil IRM contient nettement moins d'hélium. Les deux types d'appareils IRM contiennent également de petites piles ou batteries au lithium métal. Plusieurs autorités compétentes ont discuté de la manière de classer ce nouveau type d'appareil, le numéro ONU 1963 n'étant plus approprié.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a rejeté une proposition visant à utiliser les numéros ONU 2857 et 3358, car le but de l'hélium n'est pas de produire du froid qui serait disponible à l'extérieur de l'appareil. Il a décidé d'utiliser le numéro ONU 3538 Objets contenant du gaz inflammable, non toxique, n.s.a. pour les appareils IRM et d'attribuer à ce numéro ONU une nouvelle disposition spéciale indiquant que les appareils IRM relèvent de ce numéro ONU, fixant les exigences applicables aux composants contenant du gaz et prévoyant une exemption, comme dans la disposition spéciale 119 attribuée au numéro ONU 2857 (voir ci-dessus), si la quantité de gaz ininflammable non toxique contenue est inférieure à 12 kg.

Nouveaux produits dans le secteur du gaz de pétrole liquéfié

Combustible ou carburant commercial depuis un peu plus d'un siècle, le gaz de pétrole liquéfié (GPL) est principalement constitué de propane et de butane qui, il y a quelques années encore, étaient issus du raffinage du pétrole et du traitement du gaz naturel.

Dans le contexte de la transition énergétique et en vue de la décarbonation et de la défossilisation, l'industrie du GPL intègre aujourd'hui dans sa gamme de produits le propane et le butane d'origine biologique ou renouvelable.

En outre, l'industrie du GPL a commencé à ajouter au GPL d'autres produits à plus faible empreinte carbone, d'origine biologique ou renouvelable ou composés de carbone recyclé. La tendance est ainsi à l'utilisation de l'éther méthylique (DME), qui peut également être produit à partir de sources de carbone non fossiles et/ou renouvelables ou recyclées. Cet éther méthylique d'origine renouvelable (rDME) est un combustible ou carburant rentable et propre qui peut être mélangé au gaz de pétrole liquéfié. Avec une teneur maximale en DME de 12 % en masse, les mélanges d'éther méthylique et de gaz de pétrole liquéfié peuvent être utilisés dans l'infrastructure GPL existante.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une disposition spéciale proposée par le secteur du GPL, attribuée aux numéros ONU 1075 (Gaz de pétrole liquéfiés) et 1965 (Hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié, n.s.a.), et qui autorise l'ajout d'éther méthylique jusqu'à un pourcentage en masse de 12 %.

Accumulateurs au sodium ionique installés dans des engins de transport

Leur bonne résistance aux basses températures, leur caractère abordable et la profusion de la matière première font que les accumulateurs au sodium ionique sont largement utilisés dans de nombreux secteurs, y compris celui du stockage d'énergie.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'ajouter la désignation officielle de transport « accumulateurs au sodium ionique installés dans des engins de transport » à la rubrique existante ONU 3536, prévue pour les dispositifs de stockage d'énergie transportables contenant des batteries au lithium. L'ajout d'un nouveau numéro ONU n'a pas été

jugé nécessaire, car les conditions de transport sont identiques pour les deux systèmes de stockage d'énergie. Cette décision entraîne des modifications consécutives dans différentes dispositions spéciales.

Marquage

Équipements contenant à la fois des batteries au lithium et des piles boutons

La disposition spéciale 188 prévoit, à l'alinéa f), point i), une exception selon laquelle les colis ne doivent pas porter la marque pour les batteries s'ils contiennent des piles boutons montées dans un équipement (y compris les circuits imprimés). Cette exception s'applique évidemment aux colis contenant de petits appareils, tels que des montres numériques, des calculatrices de poche ou des clés de voiture, alimentés par une pile bouton unique.

La question se pose toutefois de savoir comment procéder pour les colis contenant des ordinateurs portables qui renferment à la fois une batterie au lithium ionique pour l'alimentation électrique principale et une pile bouton au lithium métal dans la carte mère. Est-il suffisant d'indiquer sur la marque le numéro ONU 3481 pour la batterie au lithium ionique ou faut-il également indiquer le numéro ONU 3091 pour la pile bouton au lithium métal ?

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de ne pas indiquer le numéro ONU pour la pile bouton, à condition toutefois qu'il s'agisse d'une seule pile bouton. Le Sous-comité d'experts de l'ONU a en outre décidé de ne pas étendre aux piles boutons la limitation du nombre de piles et batteries par colis et par envoi prévue à l'alinéa f), point ii), de la disposition spéciale 188, à condition ici aussi que chaque équipement ne contienne qu'une seule pile bouton.

Emballages

Contact métal contre métal entre les explosifs et leur emballage

À titre de disposition particulière relative à l'emballage des marchandises de la classe 1, le 4.1.5.11 prévoit que les parties métalliques des objets explosibles ne doivent pas pouvoir entrer en contact avec les emballages en métal. L'instruction d'emballage P 130, qui s'applique entre autres aux numéros ONU 0012 (Cartouches pour armes de petit calibre) et 0014 (Cartouches à blanc pour armes de petit calibre), autorise en revanche les emballages extérieurs en métal, sans exiger d'emballage intérieur ou intermédiaire. En outre, il n'est pas exigé que les différents objets métalliques ne puissent pas entrer en contact.

Après des discussions préliminaires au sein du Groupe de travail des explosifs, le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté l'ajout d'une disposition spéciale d'emballage précisant que pour les numéros ONU 0012 et 0014, les objets métalliques peuvent être libres dans des emballages métalliques non revêtus, sans qu'il soit nécessaire d'insérer des matériaux de calage et de rembourrage.

Répétition des épreuves pour les emballages et les grands récipients pour vrac

Les paragraphes 6.1.5.1.3, 6.3.5.1.3 et 6.6.5.1.3 précisent respectivement que les épreuves définies aux sections 6.1.5, 6.3.5 et 6.6.5 doivent être répétées sur des échantillons de production à des intervalles fixés par l'autorité compétente. Le libellé anglais de cette disposition peut être interprété en ce sens que l'autorité compétente peut également décider que certaines épreuves ne sont pas concernées, notamment

lorsque l'expérience montre qu'un échec y est très peu probable, par exemple l'épreuve de gerbage pour les emballages métalliques ou les essais de compatibilité des emballages en plastique.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de modifier les paragraphes mentionnés et de ne plus faire référence qu'aux épreuves considérées comme « appropriées » par l'autorité compétente.

Manutention et arrimage

Gerbage des colis

Les grands récipients pour vrac (GRV) et les grands emballages doivent être pourvus d'un pictogramme permettant de déterminer la charge de gerbage maximale autorisée. L'apposition d'une telle marque n'est pas nécessaire pour les emballages visés au chapitre 6.1. Le sens et la hauteur de gerbage des emballages ne peuvent être déterminés que si l'on connaît la méthode d'épreuve de gerbage décrite au 6.1.5.6.2.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'inclure dans les dispositions relatives au chargement une disposition prévoyant que les emballages ne peuvent être empilés que sur la face pour laquelle l'épreuve de gerbage a été exécutée. Cette disposition est complétée par un nota précisant qu'il s'agit, en règle générale, de la face supérieure de l'emballage. Le Sous-comité d'experts de l'ONU a également estimé que le personnel de manutention devrait être formé en la matière.

Interprétation

Transport de différents gaz dans un cadre de bouteilles

Le représentant du Royaume-Uni a demandé au Sous-comité d'experts de l'ONU si un cadre

de bouteilles pouvait contenir plusieurs gaz. Il a renvoyé à ce sujet à différents passages de la réglementation et des normes citées en référence pouvant suggérer que plusieurs gaz peuvent être transportés dans un même cadre de bouteilles.

Un consensus s'est dégagé au sein du Sous-comité d'experts de

l'ONU : un seul et unique gaz peut être transporté dans un même cadre de bouteilles, mais plusieurs tuyaux collecteurs sont autorisés.

Prochaine session

La 65^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises de l'ONU se tiendra

à Genève du 25 novembre au 3 décembre 2024. Cette session conclura les travaux sur la 24^e édition révisée du Règlement type de l'ONU.

Jochen Conrad

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN (Genève, 10-13 septembre 2024)

La deuxième Réunion commune RID/ADR/ADN de la période biennale 2024-2025 s'est tenue en septembre dernier. Lors de cette session, des décisions ont été prises pour les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

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 des Nations unies a été écourtée d'une journée en raison du nombre de documents soumis.

Des déléguées et délégués de 24 États qui appliquent le RID, l'ADR et/ou l'ADN, de l'Union européenne et de 13 organisations non gouvernementales ont participé aux discussions. En outre, le Zimbabwe était représenté en tant qu'État observateur.

Citernes

Les documents concernant les citernes ont été traités par le groupe de travail sur les citernes, dès le 9 septembre 2024. 29 expertes et experts issus de 14 États et de 6 organisations non gouvernementales ont participé aux travaux de ce groupe de travail.

Remplacement d'équipements lors de la maintenance

Au cours de la durée de service d'une citerne, des modifications mineures par rapport à l'agrément de type en vigueur de la citerne peuvent survenir pour diverses raisons. En effet, certains équipements doivent être remplacés lors de la maintenance du fait de l'usure, d'une fuite ou d'autres dommages. Or, il arrive parfois que les équipements décrits dans l'agrément de type ne soient plus disponibles, nécessitant l'installation de pièces de rechange aux spécifications techniques similaires. Le paragraphe 6.8.2.3.3 du RID/ADR prévoit certes certaines variantes par rapport à l'agrément de type, mais ces variantes doivent être indiquées dans le certificat d'agrément de type. Les équipements de service ne figurent actuellement pas parmi les variantes possibles.

Dans un document, l'UIP a rappelé à la Réunion commune que la norme EN 12972 concernant l'épreuve, le contrôle et le

marquage des citernes, citée en référence dans le RID/ADR, autorise l'utilisation d'équipements de service différents s'il n'y a pas de modification des caractéristiques techniques ou du positionnement de l'équipement. Dans ce cas, aucun nouvel agrément n'est requis.

La Réunion commune a décidé de mentionner également au 6.8.2.3.3 du RID et de l'ADR les équipements de service différents ayant des spécifications équivalentes. Considérant toutefois que les variantes limitées doivent être clairement indiquées dans le certificat d'agrément de type conformément au 6.8.2.3.3, les contradictions entre le texte du RID et de l'ADR et les règles établies dans la norme EN 12972 n'ont été que partiellement supprimées.

Pression d'éclatement des disques de rupture pour les citernes destinées au transport de gaz

En 2023 avaient été introduites au 6.8.3.2.9.2 du RID/ADR de

nouvelles prescriptions concernant la pression d'éclatement des disques de rupture équipant les citernes devant être fermées hermétiquement. Or, comme signalé par la France, les disques de rupture dont la pression d'éclatement à 20 °C est comprise entre 1,0 et 1,1 fois la pression d'épreuve, tels qu'ils sont requis, ne sont pas disponibles sur le marché.

La Réunion commune a approuvé la hausse de la pression de rupture maximale à 1,15 fois la pression d'épreuve. À la question de savoir si la pression d'éclatement qui en résultait était trop élevée, en particulier pour éviter une BLEVE, il a été précisé que la pression d'éclatement diminuait en cas d'incendie et d'élévation de la température.

Difficultés d'application liées à la marque pour les soupapes de sécurité prévue au 6.8.3.2.9.6

Les Pays-Bas ont indiqué que les prescriptions au 6.8.3.2.9.6 relatives à la marque pour les soupapes de sécurité, intégrées dans le RID et l'ADR en 2023, engendreraient des malentendus chez certains utilisateurs.

La Réunion commune a demandé au Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID et au WP.15 de publier sur les sites Internet de l'OTIF et de la CEE-ONU une interprétation précisant que la marque relative aux soupapes de sécurité ne doit pas être apposée sur les citernes destinées au transport de gaz liquéfiés réfrigérés ainsi que sur les wagons-batteries/véhicules-batteries et les conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) équipés de récipients à pression. Les deux instances en décideront lors de leurs réunions en novembre.

Une restructuration de la sous-section 6.8.3.2 est envisagée

pour l'édition 2027 du RID et de l'ADR. Celle-ci se traduirait par une subdivision des dispositions relatives aux gaz comprimés, liquéfiés et dissous, aux gaz liquéfiés réfrigérés et aux wagons-batteries/véhicules-batteries et conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM).

Normes

Norme EN ISO 11623:2023

Une référence à la norme EN ISO 11623:2023 (Bouteilles à gaz – Bouteilles et tubes composites – Contrôles et essais périodiques) a été intégrée dans l'édition 2025 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Cette norme renvoie à la norme ISO 23876, qui permet de remplacer l'épreuve de pression par une épreuve non destructive. Cependant, la norme ISO 23876 n'est pas référencée dans le RID/ADR/ADN.

Concernant la norme EN ISO 11623:2023, la Réunion commune a décidé d'inclure le même nota que celui déjà adopté par le Sous-comité d'experts de l'ONU pour l'édition ISO de ladite norme. Ce nota précise que l'épreuve de pression ne doit pas être remplacée par une technique d'épreuve non destructive. Cependant, de telles techniques peuvent être utilisées à des fins de surveillance du processus de production.

Colonne (3) dans les listes de normes

Au sein du groupe de travail sur les normes, une discussion a eu lieu sur la nécessité de conserver, dans les tableaux des normes citées en référence figurant aux chapitres 6.2 et 6.8 du RID/ADR, la colonne (3) qui indique les prescriptions du RID/ADR auxquelles chaque norme est conforme. Les membres du groupe de travail sur les normes ont

confirmé que, lors de l'application des normes citées en référence, ils prenaient en compte non seulement les références du RID/ADR figurant dans la colonne (3), mais le règlement dans son intégralité.

La Réunion commune a confirmé la conclusion du groupe de travail sur les normes selon laquelle la colonne (3) des listes de normes, qui avait encore son utilité lors de l'introduction de normes dans le RID/ADR, n'était plus nécessaire. Elle a donc décidé de supprimer la colonne (3) et tous les renvois à cette colonne dans le RID/ADR.

Questions en suspens

Définition de gaz de pétrole liquéfié

L'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés a soumis une proposition visant à ne plus utiliser les termes « *liquefied petroleum gas* » dans la version anglaise et « gaz de pétrole liquéfié » dans la version française, afin de souligner que les différents composants du gaz liquéfié ne sont pas nécessairement d'origine fossile. En outre, il a été proposé de refléter dans la définition du gaz de pétrole liquéfié une décision prise lors de la dernière session du Sous-comité d'experts de l'ONU, permettant l'inclusion d'éther méthylique jusqu'à un pourcentage en masse de 12 % (voir article p. 24).

La Réunion commune a approuvé l'alignement de la définition du gaz liquéfié sur la disposition spéciale adoptée par le Sous-comité d'experts de l'ONU pour les numéros ONU 1965 et 1075. Elle n'était toutefois pas disposée, à ce stade, à apporter d'autres modifications à la définition. En particulier, la suppression du terme « gaz de pétrole liquéfié », d'une part, et la conservation de l'abréviation « GPL », d'autre part, ont été critiquées, car ladite abréviation ne serait plus assortie d'une explication.

Récipients à pression construits conformément à la norme EN 17339

La construction des récipients à pression, en particulier les récipients à haute pression, a beaucoup évolué ces dernières années. Alors qu'ils étaient auparavant constitués d'un récipient métallique d'une seule pièce, on utilise aujourd'hui des récipients non métalliques ou des récipients en métal soudé (liners), entièrement bobinés avec un matériau composite. Dans ce type de conception, c'est principalement l'enveloppe composite qui supporte la pression. Cette conception offre un avantage en termes de poids lorsqu'on utilise des liners en plastique (polyamide ou polyéthylène) et permet également de supporter des pressions plus élevées. La norme applicable pour la construction de ces récipients à pression est la norme EN 17339 (Bouteilles à gaz transportables – Bouteilles et tubes entièrement bobinées en matériaux composites carbonés pour l'hydrogène). Les récipients à pression en matériaux composites sont également utilisés en tant qu'éléments d'un wagon-batterie/ véhicule-batterie ou d'un conteneur à gaz à éléments multiples (CGEM).

Pour que le liner du récipient ne se dissocie pas de l'enveloppe externe, il convient de maintenir une pression minimale comprise entre 5 bar et 20 bar.

Aux fins de leur assemblage, de leur contrôle périodique, de leur entretien ou de leur élimination, les récipients à pression destinés au transport d'hydrogène sont remplis d'un gaz moins dangereux et pressurisés afin de maintenir le liner en place.

La Réunion commune a adopté une proposition de l'Association européenne des fabricants de bouteilles à gaz (*European Cylinder Makers Association*) selon laquelle, à des fins d'assemblage, de

contrôle périodique, d'entretien ou d'élimination, les récipients à pression agréés conformément à la norme EN 17339 et destinés au transport du numéro ONU 1049 Hydrogène comprimé peuvent être remplis et transportés avec du numéro ONU 1066 Azote comprimé à une pression interne permettant de maintenir le liner du récipient à pression en place. Nonobstant ce qui précède, toutes les prescriptions applicables du RID/ADR/ADN doivent être respectées.

Rapports des groupes de travail informels

Groupe de travail informel de l'apprentissage en ligne

Le groupe de travail informel de l'apprentissage en ligne a tenu plusieurs réunions en vue d'autoriser, pour la formation des conducteurs et conductrices de véhicules au titre du 8.2.2 de l'ADR et pour la formation des experts et expertes au titre du 8.2.2 de l'ADN, des éléments d'apprentissage en ligne, c'est-à-dire un lieu et un horaire d'apprentissage librement choisis.

En marge de la dernière Réunion commune, le groupe de travail a approuvé une proposition de texte pour l'ADR. Celle-ci prévoit d'inclure les définitions d'« apprentissage en ligne » et de « formation à distance ». Ces deux types de formation requièrent l'utilisation d'outils des technologies de l'information et des communications et autorisent la séparation physique entre les personnes en formation et le personnel enseignant. Dans le cas de l'apprentissage en ligne, l'apprenant ou l'apprenante peut choisir librement l'horaire de sa formation ; dans le cas de la formation à distance, en revanche, la formation a lieu au même moment pour tous les participants et participantes. La

formation initiale et le cours de recyclage peuvent tous deux être dispensés à distance. Le cours de recyclage peut également avoir lieu sous forme d'apprentissage en ligne, mais la partie théorique de la formation ne doit pas être entièrement dispensée sous cette forme. En revanche, les travaux pratiques individuels dans le cadre de la formation initiale et du cours de recyclage ne peuvent pas être dispensés sous forme d'apprentissage en ligne ou de formation à distance. L'autorité compétente qui supervise les formations et les examens doit également se voir accorder le droit d'accès aux formations à distance et à l'apprentissage en ligne.

Lors de sa dernière réunion, le groupe de travail informel a examiné la question de savoir si les modifications proposées pour l'ADR pouvaient également être reprises pour l'ADN. La partie théorique de la formation de base et des cours de spécialisation relatifs à l'ADN a aujourd'hui déjà la particularité de pouvoir être dispensée par correspondance, sans toutefois que soit précisé ce que recouvre cette notion.

Si le Comité de sécurité de l'ADN estime que la formation par correspondance doit être maintenue concurremment avec les nouvelles formes de formation que sont la formation à distance et l'apprentissage en ligne, il faudrait également en introduire une définition. La formation par correspondance se distingue de l'apprentissage en ligne par l'absence de recours aux technologies de l'information et des communications.

Pouvant d'ores et déjà être entièrement dispensée par correspondance, la formation théorique des experts et expertes de l'ADN (formation de base et cours de spécialisation) pourra également prendre la forme d'une formation à distance ou

d'un apprentissage en ligne, contrairement à la formation à la conduite visée dans l'ADR. Comme dans l'ADR, les travaux pratiques ne devraient toutefois être réalisés qu'en présentiel.

L'ADN prévoit que la formation par correspondance doit être achevée dans un laps de temps de neuf mois. Pour autant que cette disposition soit maintenue, elle devrait également être prévue pour l'apprentissage en ligne dans le cadre des cours de recyclage.

La Réunion commune a accueilli favorablement les conclusions du groupe de travail informel, mais a estimé que l'ADN devrait prévoir un laps de temps de neuf mois pour tous les types de formation.

Les modifications proposées pour l'ADR et l'ADN seront soumises au WP.15 et au Comité de sécurité de l'ADN en vue de l'adoption d'une décision.

Travaux futurs

Lors de cette session d'automne 2024, la Réunion commune a engagé des discussions sur différents thèmes qui n'ont toutefois pas pu être menées à terme. Ces discussions portaient notamment sur les questions suivantes, qui devraient être résolues au cours de la période biennale actuelle :

- extension aux grandes bouteilles en acier sans soudure ainsi qu'aux grandes bouteilles

et aux bouteilles utilisées dans les wagons-batteries/véhicules-batteries destinés au transport d'hélium comprimé (numéro ONU 1046) et d'hydrogène comprimé (numéro ONU 1049) de la possibilité, prévue dans l'instruction d'emballage P 200, de porter à 15 ans le délai d'épreuve pour les bouteilles ;

- inclusion de prescriptions pour les systèmes de chauffage des citernes RID/ADR ;
- questions relatives aux citernes qui ont un agrément en tant que citernes mobiles et en tant que conteneurs-citernes RID/ADR ;
- éventuelles exemptions pour les transports « sur le dernier kilomètre » entre les centres de distribution ou les commerces de détail et le consommateur final ;
- transport d'objets, de machines et d'appareils usagés contenant des résidus qui ne peuvent pas être éliminés pour le transport envisagé ;
- dispositions relatives aux récipients à pression homologués par le ministère des transports des États-Unis, concernant leur élimination dans un État partie au RID/ADR/ADN ;
- interprétation de l'obligation pour l'expéditeur de désigner un conseiller ou une conseillère

à la sécurité pour chaque mode de transport dans le cadre de transports intermodaux ;

- maintien du groupe de travail informel pour l'amélioration du rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses ;
- clarification des références à l'autorité compétente dans le RID/ADR/ADN ;
- diverses questions liées au transport des déchets.

Prochaine session

La prochaine Réunion commune se tiendra du 24 au 28 mars 2025 à Berne et poursuivra ses travaux concernant les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

Le groupe de travail ad hoc sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les Recommandations des Nations unies relatives au transport des marchandises dangereuses, qui élabore des propositions visant à transposer dans le RID, l'ADR et l'ADN les amendements à la vingt-quatrième édition révisée du Règlement type de l'ONU, se réunira les 15 et 16 avril 2025 à Genève.

Jochen Conrad

LES MOUVEMENTS TRANSFRONTIÈRES DE DÉCHETS : SITUATION JURIDIQUE ACTUELLE ET ÉVOLUTIONS (TROISIÈME PARTIE)

Le droit de l'Union européenne sur les mouvements transfrontières de déchets

Dans ce troisième article de notre série sur les mouvements transfrontières de déchets, nous nous intéressons à la réglementation de l'Union européenne (UE) et en particulier au nouveau règlement (UE) 2024/1157 relatif aux transferts de déchets⁴.

Genèse du nouveau règlement de l'UE sur les mouvements de déchets

C'est le 6 décembre 1984 que le Conseil des Communautés européennes a promulgué la directive 84/631/CEE relative à la surveillance et au contrôle dans la Communauté des transferts transfrontaliers de déchets dangereux, posant ainsi les jalons de l'harmonisation des prescriptions nationales des États membres de l'UE en matière de gestion des déchets. Deux règlements plus complets ont suivi : d'abord le règlement (CEE) n° 259/93⁵ en 1993, qui a transposé les obligations issues de la Convention de Bâle de 1989 sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, puis le règlement (CE) n° 1013/2006⁶ en 2006, qui a en outre transposé les dispositions de la décision du Conseil de l'OCDE⁷ de 2001 sur le contrôle

des mouvements transfrontières de déchets destinés à des opérations de valorisation.

Depuis la promulgation du règlement concernant les transferts de déchets en 2006, l'exportation de déchets de l'UE à destination de pays tiers, notamment des États non membres de l'OCDE, a connu une augmentation de 78 %, pour atteindre 35 millions de tonnes en 2023⁸. Or, dans bien des cas, la gestion durable des déchets ne peut être garantie dans les pays de destination, faute de réglementations détaillées.

Au sein même de l'UE, les procédures administratives obsolètes régissant les mouvements transfrontaliers de déchets faisaient obstacle à la transition vers une économie circulaire.

Enfin, comme les pays tiers, l'UE est confrontée à l'essor du trafic illégal de déchets géré par des réseaux criminels organisés, principalement via des sociétés écrans.

Au vu de ces différents enjeux, la Commission européenne a reconnu la nécessité impérieuse d'une révision et d'une modernisation du règlement (CE) n° 1013/2006, dans

le but de contribuer à la réalisation des exigences du pacte vert pour l'Europe, du nouveau plan d'action en faveur d'une économie circulaire, du plan d'action de la lutte contre la pollution, ainsi que de la nouvelle stratégie de lutte contre le crime organisé.

La Commission européenne a adopté une proposition de mise à jour du règlement concernant les mouvements de déchets le 17 novembre 2021 ; le Parlement européen et le Conseil sont parvenus à un accord politique en la matière le 16 novembre 2023. C'est enfin le 20 mai 2024 qu'est entré en vigueur le nouveau règlement (UE) 2024/1157 concernant les transferts de déchets.

Champ d'application

Le règlement s'applique aux mouvements de déchets entre États membres de l'UE (ou en transit au sein de l'UE) ainsi qu'aux mouvements de déchets importés en UE depuis des pays tiers et exportés par l'UE vers des pays tiers.

En plus des déchets radioactifs, sont exclus du champ d'application plusieurs types de déchets particuliers listés à l'article 2 du règlement.

⁴ Règlement (UE) 2024/1157 du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 relatif aux transferts de déchets, modifiant les règlements (UE) n° 1257/2013 et (UE) 2020/1056 et abrogeant le règlement (CE) n° 1013/2006.

⁵ Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil, du 1^{er} février 1993, concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne.

⁶ Règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets.

⁷ Organisation de coopération et de développement économiques.

⁸ Source : Eurostat.

Objectifs principaux

Comme ses prédécesseurs, le règlement (UE) 2024/1157 relatif aux transferts de déchets permet à l'UE la mise en œuvre de ses obligations découlant d'accords multilatéraux sur l'environnement (Convention de Bâle et décision du Conseil de l'OCDE).

Au-delà de son but premier de protection de l'environnement et de la santé humaine contre les incidences négatives pouvant résulter des mouvements et du traitement des déchets, le nouveau règlement poursuit entre autres les objectifs suivants :

- instaurer des mécanismes de contrôle et améliorer la traçabilité des mouvements de déchets au sein de l'UE ;
- faciliter les mouvements de déchets destinés à être valorisés entre les États membres ;
- garantir que l'UE n'exporte pas ses problèmes de déchets vers des pays tiers ;
- renforcer la concertation lors de la mise en œuvre des dispositions afin de lutter contre les mouvements illicites de déchets au sein même de l'UE et à destination d'États tiers.

Domaines essentiels de réglementation du règlement (UE) 2024/1157

Facilitation des mouvements de déchets en vue de leur réintroduction dans le circuit économique de l'UE

Favorisés et facilités par le nouveau règlement, les mouvements de

déchets entre États membres de l'UE en vue de leur recyclage ou réutilisation revêtent une importance décisive aux fins de la transition vers une économie circulaire et de l'approvisionnement en matières premières. En revanche, les mouvements de certains déchets en vue de leur élimination ne sont plus autorisés que dans des cas exceptionnels.

Procédure de notification et de consentement préalables

Tous les déchets destinés à être éliminés, ainsi que les déchets dangereux, les déchets⁹ municipaux mélangés et certains autres déchets destinés à être valorisés sont soumis à la procédure de notification et de consentement écrits préalables, selon laquelle tout exploitant planifiant de tels mouvements doit d'abord obtenir le consentement préalable des autorités de tous les États concernés (pays d'origine, pays de transit, pays de destination).

Mouvements de déchets destinés à être éliminés

Le pays de destination ne peut consentir à des mouvements de déchets destinés à être éliminés que dans des cas exceptionnels. Entre autres conditions définies à l'article 11 du règlement, il faut notamment que le notifiant démontre que lesdits déchets ne peuvent pas être valorisés d'une manière techniquement faisable et économiquement viable, qu'ils ne peuvent pas être éliminés d'une manière techniquement faisable et économiquement viable dans le pays où ils ont été produits ou qu'ils doivent être éliminés en raison d'autres obligations juridiques.

Mouvements de déchets soumis aux exigences générales en matière d'information

Lorsqu'un mouvement concerne des déchets non dangereux listés aux annexes III¹⁰, III A et III B et destinés à être valorisés, seules s'appliquent les exigences générales en matière d'information prévues à l'article 18 du règlement. Les entreprises participant au mouvement doivent remplir le formulaire à l'annexe VII du règlement et veiller à ce que les autres intervenants, les autorités compétentes concernées et les organismes réalisant les inspections puissent accéder à ces informations par voie électronique, y compris pendant le transport de déchets. L'organisateur du mouvement doit quant à lui indiquer les informations essentielles sur les déchets à transporter (quantité, origine, transporteur, installation de valorisation, opérations de valorisation) avant même le début du mouvement. L'installation de valorisation confirme la réception des déchets, puis la fin de l'opération de valorisation en remplissant le formulaire.

Installations de valorisation bénéficiant d'un consentement préalable

Pour faciliter les mouvements de déchets en vue de leur valorisation, la possibilité a été donnée aux installations de valorisation d'introduire une demande de consentement préalable auprès de l'autorité compétente. Cette demande doit entre autres comporter des copies des autorisations délivrées conformément à la directive 2008/98/CE¹¹, une description de la technique utilisée pour garantir la valorisation

⁹ Voir article 4, § 2, du règlement.

¹⁰ Liste « verte » de déchets.

¹¹ Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives.

écologiquement rationnelle des déchets, ainsi que la liste des types et quantités de déchets pour lesquels le consentement préalable est demandé. En cas d'approbation de la demande, le consentement préalable octroyé à l'installation de valorisation par l'autorité compétente est valable dix ans, période au cours de laquelle l'autorité compétente doit effectuer au moins une inspection. L'autorité compétente est de plus tenue d'informer la Commission européenne, et le cas échéant le secrétariat de l'OCDE, de tout consentement octroyé.

Des procédures numérisées

Avec son nouveau règlement, l'UE entend moderniser les procédures relatives aux mouvements de déchets et passer du papier au numérique. À cette fin, la Commission européenne met en place un système centralisé pour la transmission et l'échange électroniques d'informations, permettant l'échange en temps réel des informations et documents pertinents. Les États membres de l'UE peuvent utiliser leurs propres systèmes et logiciels, mais doivent s'assurer de leur interopérabilité avec le système centralisé.

Le système centralisé propose également un site Internet pouvant être utilisé pour la préparation et le traitement des informations et des documents par les autorités compétentes, les organismes réalisant les inspections et les opérateurs économiques qui ne se servent pas de systèmes ou de logiciels d'échange de données informatisés.

Le système centralisé peut être utilisé non seulement pour des

mouvements entre des États membres de l'UE, mais aussi pour des mouvements transitant par des États tiers, pour des exportations en dehors de l'UE, pour les importations en UE et pour le transit via l'UE – il suffit que les autorités compétentes dans les États tiers se connectent au système via un logiciel ou sur le site Internet.

Il est de plus prévu que le système centralisé soit interopérable avec l'environnement pour les informations électroniques relatives au transport de marchandises établi en vertu du règlement (UE) 2020/1056¹² et avec l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes¹³.

D'ici le 21 mai 2025 au plus tard, la Commission européenne devra avoir adopté des actes d'exécution pour l'établissement des exigences nécessaires à l'interopérabilité entre les systèmes, ainsi que toute autre exigence nécessaire, notamment quant aux aspects de sécurité, à la gouvernance des données et à la confidentialité des données.

Une transparence améliorée

Pour plus de transparence, la Commission européenne publiera sur son site Internet, et mettra à jour selon un rythme mensuel, les informations du système centralisé relatives aux notifications de transferts et aux mouvements de déchets de la « liste verte » soumis aux exigences générales en matière d'information.

Problèmes de classification

Aux termes de l'article 29 du

règlement, qui traite des problèmes de classification, c'est la directive 2008/98/CE¹⁴ qui s'applique lorsqu'il s'agit de décider soit qu'une substance ou un objet issu d'un processus de production sans en être le produit principal doit être classifié non comme un déchet mais comme un sous-produit, soit que des déchets ayant subi une opération de recyclage ou une autre opération de valorisation doivent être considérés comme ayant cessé d'être des déchets. Fait nouveau, le règlement définit désormais les conditions à remplir pour qu'une substance ou un objet soit considéré non comme un déchet mais comme un bien usagé.

Par ailleurs, l'article 29 fixe la procédure à suivre si les autorités compétentes des lieux d'expédition et de destination ne peuvent pas se mettre d'accord sur la classification. Si le désaccord porte sur la classification en tant que déchet ou non, alors l'objet ou la substance est traité comme s'il s'agissait d'un déchet aux fins du mouvement. Si le désaccord porte sur la classification de certains déchets, qui sont destinés à être valorisés, en tant que déchets figurant à l'annexe III, III A, III B ou IV, alors la procédure de notification et de consentement écrits préalables s'applique à leur transport. Si le désaccord porte sur la classification de l'opération de traitement comme opération de valorisation ou d'élimination, ce sont les dispositions relatives à l'élimination qui s'appliquent. Il s'ensuit donc qu'en cas de désaccord, ce sont les dispositions les plus strictes qui doivent être appliquées.

Afin de faciliter la classification harmonisée des déchets dans les États membres de l'UE, la Commission européenne peut

12 Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises.

13 Voir règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil du 23 novembre 2022 établissant l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes et modifiant le règlement (UE) n° 952/2013.

14 Articles 5 et 6 de la directive.

adopter des actes délégués définissant des critères plus détaillés de distinction entre biens usagés et déchets. Elle est également habilitée à adopter des actes délégués venant compléter le règlement, qui définiraient des critères de classification des déchets comme déchets visés à l'annexe III, III A, III B ou IV (par exemple des seuils de contamination).

Durcissement des conditions d'exportation de déchets de l'UE vers des pays tiers

Exportations de déchets destinés à être éliminés

Les exportations à destination de pays tiers de déchets destinés à être éliminés sont interdites (article 37). Cette interdiction ne s'applique toutefois pas aux exportations de déchets destinés à être éliminés dans des pays de l'AELE qui sont également parties à la convention de Bâle, dès lors que l'État de l'AELE importateur a consenti au transporteur et qu'une gestion écologiquement rationnelle des déchets est garantie dans cet État.

Exportations de déchets destinés à être valorisés dans des États membres de l'OCDE

Les procédures pour les mouvements de déchets entre États membres de l'UE s'appliquent également aux exportations de déchets à destination de pays de l'OCDE, avec quelques adaptations et dispositions supplémentaires. Ces exportations font l'objet d'un suivi particulier de la Commission européenne, qui vise à garantir :

- qu'elles n'engendrent pas de dommages importants pour l'environnement ou la santé humaine dans le pays de destination,

- qu'elles n'ont pas d'effet néfaste substantiel sur la collecte et la gestion des déchets produits sur le territoire national de ce pays,
- que les déchets exportés sont valorisés d'une manière écologiquement rationnelle,
- que les déchets exportés ne sont pas ensuite transférés vers des pays tiers (non membres de l'OCDE).

Si le pays d'importation ne fournit pas d'éléments de preuve suffisants démontrant que ces conditions sont remplies, la Commission européenne est habilitée à adopter des actes délégués interdisant l'exportation des déchets concernés vers ce pays.

Exportations de déchets destinés à être valorisés dans des États non membres de l'OCDE

L'exportation de déchets dangereux dans des États hors OCDE est en principe interdit (article 39).

Les exportations de déchets non dangereux destinés à être valorisés ne sont autorisées que vers les États non membres de l'OCDE ayant informé la Commission de leur disposition à recevoir les déchets de l'UE et seulement s'il est attesté qu'ils disposent de l'infrastructure nécessaire au traitement écologiquement rationnel des déchets. La liste des pays vers lesquels les exportations sont autorisées est publiée par la Commission européenne, qui la met à jour régulièrement, soit au moins tous les deux ans.

Les articles 41 à 43 régissent la procédure d'inscription d'États non membres de l'OCDE dans la liste.

Pour figurer dans la liste, un État doit en faire la demande, en indiquant sa disposition à recevoir

des déchets non dangereux particuliers de l'UE et en fournissant des informations détaillées sur sa stratégie nationale de gestion des déchets et son cadre juridique national pour la gestion des déchets. Il doit également fournir des informations sur sa législation nationale en matière de protection de l'environnement et de la santé humaine dans le cadre de la gestion des déchets, sur la ratification et la mise en œuvre des accords multilatéraux applicables pour la protection de l'environnement et sur les mécanismes d'application de la législation nationale, en particulier les mesures de contrôle et de surveillance, ainsi qu'une liste des centres agréés pour la valorisation des déchets concernés.

Toute demande doit être soumise au moyen du formulaire figurant à l'annexe VI du règlement, avec les informations et éléments de preuve exigés.

Après réception d'une demande, la Commission européenne vérifie si toutes les conditions d'inscription dans la liste sont remplies. Les demandes sont évaluées à l'aune des différentes dispositions de l'UE applicables en matière de garantie d'une gestion écologiquement rationnelle des déchets ainsi que des lignes directrices et documents d'orientation techniques adoptés au titre de la convention de Bâle. Les points de référence de l'évaluation sont listés à l'annexe IX du règlement.

Obligations de l'exportateur

Toute entreprise de l'UE exportant des déchets en dehors de l'UE doit prouver que le traitement écologiquement rationnel des déchets est garanti dans les sites de traitement prévus de l'État de destination. Elle doit ainsi s'assurer que ces derniers ont fait l'objet d'un audit externe, par des auditeurs satisfaisant les exigences fixées à l'annexe X, partie A, et agréés

ou accrédités par une autorité nationale pour la réalisation de tels audits.

La Commission européenne va établir et tenir à jour un registre public des sites contrôlés qui remplissent ces critères.

Restrictions supplémentaires applicables à l'exportation de déchets plastiques

Le règlement soumet les mouvements de déchets plastiques à un régime particulier. Le but de ces dispositions supplémentaires est de mettre un terme à la pollution et à la destruction de l'environnement causées par les déchets plastiques produits au sein de l'UE dans des pays tiers qui ne disposent souvent pas des normes et capacités nécessaires à une gestion durable de ces déchets. Parallèlement, des contrôles plus stricts sont introduits pour les mouvements transfrontières qui restent autorisés.

Lorsqu'ils sont autorisés, les mouvements de déchets plastiques de l'UE vers des États tiers sont soumis à la procédure de notification et de consentement écrits préalables.

Dans le cas de l'exportation de déchets plastiques dans un État de l'OCDE, l'État importateur doit garantir que les déchets plastiques seront recyclés d'une manière écologiquement rationnelle et que les déchets résiduels produits par le processus de recyclage seront gérés d'une manière écologiquement rationnelle. La combustion et la mise en décharge à ciel ouvert sont en particulier interdites. L'État importateur doit de plus prendre des mesures pour éviter que l'importation de déchets plastiques en provenance de l'UE ne compromette la gestion écologiquement rationnelle des déchets plastiques produits au niveau national et pour empêcher

le transfert de déchets plastiques importés vers d'autres pays (hors OCDE).

D'ici mai 2026, la Commission européenne devra avoir évalué et consigné dans un rapport si les États de l'OCDE qui importent de grandes quantités de déchets plastiques de l'UE satisfont aux conditions ci-dessus (article 45, § 5).

À compter du 21 novembre 2026, il sera totalement interdit d'exporter des déchets plastiques depuis l'UE vers des États non membres de l'OCDE. Au minimum 30 mois après cette date, c'est-à-dire au plus tôt le 21 mai 2029, tout État non membre de l'OCDE intéressé pourra introduire une demande auprès de la Commission européenne faisant part de sa disposition à recevoir des déchets plastiques en vue de leur recyclage. Dans le cas des déchets plastiques, des conditions supplémentaires devront être remplies par l'État demandeur aux fins de son inscription dans la liste des États non membres de l'OCDE vers lesquels les exportations sont autorisées. En effet, il lui faudra démontrer qu'il dispose d'un système complet de gestion des déchets garantissant effectivement la collecte séparée des déchets plastiques et que son cadre juridique applicable à la gestion des déchets comprend l'interdiction du brûlage à ciel ouvert et de la mise en décharge incontrôlée des déchets ainsi que l'interdiction de l'incinération et de la mise en décharge des déchets plastiques collectés séparément. Ce même cadre juridique devra également inclure des dispositions relatives au contrôle de l'application, à l'inspection et aux sanctions visant à garantir la mise en œuvre du règlement. Enfin, l'État demandeur sera tenu de démontrer que les importations de déchets plastiques depuis l'Union n'ont pas d'effets néfastes sur la gestion des déchets plastiques produits dans le pays. La demande d'importation de déchets

plastiques ne pourra concerner que les déchets plastiques non dangereux (article 42, § 4).

Lutte contre les mouvements illicites de déchets

Trois sections du règlement sont consacrées aux mesures d'application du règlement.

La première de ces sections (articles 60 à 63) impose aux États membres de l'UE de veiller à l'application du règlement, par le truchement de contrôles et de sanctions. Il leur incombe ainsi d'établir, pour l'ensemble de leur territoire géographique, un ou plusieurs plans d'inspection reposant d'une part sur une évaluation des risques portant sur des flux de déchets et des sources de transferts illicites spécifiques et d'autre part sur les résultats d'inspections précédentes. À cette fin, ils doivent également prendre en considération les données fondées sur le renseignement, les données relatives aux enquêtes menées par les services de police et les services douaniers, ainsi que des informations fiables provenant de personnes physiques ou morales sur d'éventuels transferts illicites. Les plans d'inspection devront être communiqués à la Commission européenne un an après l'entrée en vigueur du règlement, puis tous les trois ans. Enfin, les États membres de l'UE doivent déterminer le régime des sanctions applicables aux violations du règlement, sanctions qui doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives, et en aviser la Commission européenne.

La deuxième section (articles 64 à 66) régit la coopération aux fins de l'application du règlement, à l'échelon national et entre les États membres de l'UE. Elle prévoit, afin de renforcer la coopération et la coordination en matière de lutte contre les mouvements illicites de déchets, d'instituer un groupe

chargé du contrôle de l'application de la réglementation concernant les transferts de déchets.

Composé d'un maximum de trois représentantes ou représentants par État membre de l'UE et coprésidé par une représentante ou un représentant de la Commission et par une représentante ou un représentant d'un État membre qu'il aura élu, le groupe est conçu comme un forum pour le partage d'informations pertinentes pour la prévention et la détection des transferts illicites, d'évaluations fondées sur les risques réalisées par les autorités des États membres et des meilleures pratiques.

La troisième section (articles 67 à 71) porte sur les mesures devant être prises par la Commission européenne. Afin de soutenir et de compléter les activités des États membres en matière de contrôle de l'application de la réglementation, la Commission européenne est habilitée à mener des inspections et des actions de coordination concernant les mouvements

illicites, notamment lorsque ceux-ci sont complexes et susceptibles d'engendrer des effets nocifs graves sur la santé humaine ou l'environnement et qu'au moins deux pays sont impliqués. Dès lors qu'il existe des raisons suffisantes de soupçonner qu'un mouvement est illicite, la Commission européenne peut engager des actions de sa propre initiative, à la demande des autorités d'un ou de plusieurs États membres, ou si elle est saisie d'une plainte. Dans le cadre de son organisation interne, la Commission européenne peut envisager de confier certaines mesures relatives au contrôle de l'application prévues dans le règlement à l'Office européen de lutte antifraude (OLAF), qui dispose de l'expertise nécessaire en la matière.

Calendrier d'application

Entré en vigueur le 20 mai 2024, le nouveau règlement sera toutefois mis en application de manière

progressive. Ainsi, c'est à compter du 21 mai 2026 que la majeure partie des dispositions devront être appliquées. L'interdiction d'exporter des déchets plastiques de l'UE à destination d'États non membres de l'OCDE sera quant à elle applicable à partir du 21 novembre 2026. Enfin, autre date clé, le 21 mai 2027 marquera la prise d'effet de la plupart des dispositions restantes concernant l'exportation de déchets depuis l'UE, et notamment de l'interdiction d'exporter certains déchets destinés à être valorisés dans un État non membre de l'OCDE ne figurant pas sur la liste des États autorisés.

Katarina Burkhard

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2025

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
24-28 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne - Suisse
8-10 avril	7 ^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale		Berne - Suisse
15-16 avril	Groupe de travail spécial de l'harmonisation des Règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses	CEE-ONU	Genève - Suisse
23 avril	2 ^e session de l'Autorité de surveillance		Berne - Suisse
27-28 mai	Comité administratif	★	Vienne - Autriche
17-18 juin	17 ^e session de la Commission d'experts techniques		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
19 juin	55 ^e session du groupe de travail WG TECH		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2025

DATE	ÉVÉNEMENT	ORG.	LIEU
30 janvier	Sommet sur la régulation des capacités	Rail Net Europe	Vienne - Autriche (RÉUNION HYBRIDE)
11-14 février	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
17-18 février	Journées internationales des matières dangereuses	Maison d'édition Storck Hambourg	Hambourg - Allemagne
19-20 février	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
19-20 février (à confirmer)	Groupe de travail CIV	CIT	Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
17-21 mars	46 ^e session du Groupe de travail VI : Documents de cargaison négociables	CNUDCI	New-York - États-Unis

★ Ministère fédéral autrichien de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie (BMK)

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2025

DATE	ÉVÉNEMENT	ORG.	LIEU
18-19 mars	Groupe d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'UIC	UIC	Katowice - Pologne
5-9 mai	117 ^e session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
14-15 mai (à confirmer)	Groupe de travail CIV	CIT	Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)



Chères lectrices, chers lecteurs,
Pour vous abonner au Bulletin des transports internationaux ferroviaires, la publication trimestrielle de l'OTIF, prière de bien vouloir envoyer un e-mail à l'adresse suivante : **media@otif.org**
Il est également possible de consulter le Bulletin sur le site internet de l'OTIF **www.otif.org**, sous l'onglet « Médias ».

Merci pour votre fidélité et bonne lecture !
La rédaction du Bulletin