



# Bulletin

**OTIF**

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

Un droit ferroviaire unifié pour connecter l'Europe, l'Asie et l'Afrique



## SOMMAIRE

### ACTUALITÉS

OTIF

- 4 Une rencontre bilatérale OTIF-ONCF
- 4 La 13<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF : les temps forts
- 6 Le droit ferroviaire uniforme dans la société des réseaux

COTIF

- 13 Modifications à la COTIF : point sur les approbations
- 13 Entrée en vigueur des modifications aux APTU et ATMF

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 14 Intervention à l'Union africaine à Addis-Abeba sur le projet « mail by rail »
- 14 L'OTIF à Innotrans

### ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

COTIF - OTIF

- 15 Une procédure révisée pour la modification des appendices à la COTIF

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 16 Des dispositions sur l'infrastructure dans la COTIF

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 19 53<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, 25 juin - 4 juillet 2018)
- 23 La Réunion commune RID/ADR/ADN (Genève, 17-21 septembre 2018)

### CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos

Valerio Compagnone OTIF  
Sarah Pujol OTIF

**16.01.2019**



**A**près 6 ans passés à la tête de l'OTIF, je voudrais ici exprimer ma reconnaissance aux États membres et à l'ensemble des partenaires de l'OTIF pour la confiance qu'ils ont donnée au Secrétariat. Sans cette confiance et des échanges continuels, rien n'est possible pour une institution multilatérale. Grâce à l'engagement des équipes et à leur créativité, l'Organisation est aujourd'hui largement reconnue. Sa raison d'être élaborée fin 2013, « Un droit unifié pour connecter l'Europe, l'Asie et l'Afrique », a pris avec le développement des routes de la soie un relief tout particulier.

La nouvelle formule du bulletin donne depuis 2013 la priorité au débat d'idées et à la diversité des points de vue. Il serait souhaitable qu'au cours des années à venir, nous puissions intégrer de plus en plus souvent des contributeurs extérieurs capables de faire entendre et de confronter les points de vue. L'innovation est à ce prix. Comme l'écrit Nietzsche, « il faut du chaos en soi pour enfanter l'étoile qui danse ».

Dans ce bulletin, j'ai voulu défendre [en p. 6](#) une idée un peu paradoxale :

l'adaptation inconsciente du système ferroviaire à la mobilité du futur.

Adaptation, car le chemin de fer étant lui-même un réseau intégré, il a tous les atouts pour devenir le centre de la mobilité comme service qui est l'avenir du transport. Dans ce cadre, le client ne cherche pas la possession du moyen de transport (la voiture individuelle par exemple) mais l'usage successif et coordonné de différents modes, rendu simple et efficace par les réseaux numériques.

Inconsciente, car le système ferroviaire est encore largement dominé par la vision d'un transport point à point ou par la notion de corridor. Il n'a pas encore été capable de se vivre et, plus important, de se modéliser comme un réseau. C'est particulièrement le cas pour les organismes de réglementation. Le secteur, à travers notamment la plate-forme numérique de l'UIC, commence à se structurer dans ce sens.

J'espère que cette édition du bulletin contribuera à faire émerger le débat, qui est toujours le prélude aux solutions à venir.

**François Davenne**

## UNE RENCONTRE BILATÉRALE OTIF-ONCF

Les 4 et 5 septembre 2018, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, et le chef du département des marchandises dangereuses, M. Conrad, se sont rendus au Maroc, à Rabat, pour rencontrer le directeur général de l'Office national des chemins de fer marocains (ONCF), M. Khlie, et ses équipes.

La participation de l'ONCF et du Maroc aux travaux de l'OTIF était au cœur de cette réunion.

M. Khlie a exposé les enjeux stratégiques pour le chemin de fer au Maroc, qui connaît un développement remarquable notamment avec la mise en exploitation de la première ligne à grande vitesse en Afrique entre Rabat et Tanger. Messieurs Davenne et Conrad ont présenté un panorama complet des activités de l'OTIF ainsi que l'intérêt d'un droit uniforme pour l'Afrique. À

l'issue de cet échange, il est apparu que le Maroc, qui applique par ailleurs le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), aurait intérêt à participer activement aux réunions techniques de l'OTIF et en particulier au Groupe de travail permanent ou à la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Par sa position au nord de l'Afrique et sa proximité avec l'Europe, le Maroc est un État-clé pour le transport international multimodal ferroviaire-maritime.

À l'issue de cette rencontre, messieurs Khlie et Davenne ont projeté d'organiser un séminaire sur l'OTIF et le droit uniforme, lequel se déroulerait au second semestre 2019 dans le cadre de la réunion régionale Afrique de l'UIC.

Le Secrétaire général remercie le directeur général de l'ONCF, M. Khlie, pour sa disponibilité.

*François Davenne*



## LA 13<sup>e</sup> ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OTIF : LES TEMPS FORTS

La 13<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF s'est tenue à Berne les 25 et 26 septembre 2018.

35 États membres de l'Organisation y ont participé, ainsi que la Chine et la Moldavie avec statut d'observateur. Ont également participé l'Union européenne, 5 organisations internationales et 11 associations internationales.

Au-delà des avancées importantes adoptées par l'Assemblée générale (voir encadré), cette 13<sup>e</sup> Assemblée générale a été marquée par trois temps forts impliquant nos partenaires.

Tout d'abord monsieur Yuwei Li, directeur de la division des transports de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), a présenté les avancements et la nécessité du projet de droit ferroviaire uniforme, et en particulier un projet

de régime juridique sur le contrat de transport de marchandises. Sur ce sujet, l'Assemblée générale a chargé le Secrétaire général de poursuivre la coopération avec la CEE-ONU tout en rappelant qu'une décision préalable de sa part était nécessaire pour préparer de nouveaux textes de droit ferroviaire international dont le champ d'application et les objectifs entreraient en conflit ou coïncideraient même partiellement avec les champs d'application de la COTIF et les objectifs de l'OTIF.

Plus tard dans la journée du 25 septembre 2018, madame Anna Veneziano, secrétaire générale adjointe de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), madame Elizabeth Hirst, directrice générale de Regulis SA (conservateur du Registre), et monsieur Peter Bloch, co-président de la Commission préparatoire pour le Protocole de Luxembourg, sont venus présenter les avancées, le futur fon-

ctionnement et l'état des signatures du Protocole ferroviaire de Luxembourg. L'Assemblée générale a d'ailleurs chargé le Comité administratif de définir les règles de désignation par l'OTIF de trois de ses États membres comme membres de l'Autorité de surveillance. Ultérieurement, le président du Comité administratif de l'OTIF et le président de l'Autorité de surveillance du Registre international ferroviaire seront amenés à signer un accord relatif aux conditions détaillées pour l'exercice de l'activité du Secrétariat de l'OTIF.

Enfin, la première journée s'est clôturée par un cocktail dînatoire offert par l'OTIF et la Confédération suisse afin de célébrer le 125<sup>e</sup> anniversaire de la Convention de Berne (1893), ancêtre de la COTIF. 125 ans de dispositions juridiques pour le transport international ferroviaire de marchandises !



L'Assemblée générale a désigné les membres du Comité administratif pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2018 au 30 septembre 2019 :

MEMBRES	MEMBRES SUPPLÉANTS
Allemagne	Hongrie
Belgique	Suisse
Bosnie-Herzégovine	Ukraine
Croatie	Slovénie
Estonie	Lettonie
France	Royaume-Uni
Grèce	Monténégro
Iran	Azerbaïdjan
Luxembourg	Monaco
Norvège	Suède
Pakistan	Macédoine (l'ARY de)
Pologne	République tchèque
Portugal	Lituanie
Roumanie	Slovaquie
Tunisie	Italie
Turquie	Serbie

Présidée par madame Monique van Wortel, l'Assemblée générale a notamment adopté :

- la création du nouvel appendice H (EST) sur l'exploitation en sécurité des trains – ces nouvelles règles vont permettre une extension de l'interopérabilité au-delà de l'Union européenne ;
- la modification des règles uniformes pour les contrats d'utilisation de l'infrastructure (RU CUI) afin de les rendre clairement applicables aux transports internationaux et d'améliorer à terme la cohérence des règles d'attribution des sillons internationaux ;
- la modification de l'article 34 de la COTIF, qui raccourcit à 3 ans les délais d'entrée en vigueur des modifications de la Convention et de ses appendices pour une meilleure adaptation aux évolutions du secteur ;
- la nomination de monsieur Bas Leermakers comme Secrétaire général par intérim jusqu'à l'entrée en fonction courant 2019 d'un nouveau secrétaire général élu fin février 2019.



## LE DROIT FERROVIAIRE UNIFORME DANS LA SOCIÉTÉ DES RÉSEAUX

La figure des réseaux est le moteur des innovations actuelles. Que ce soit dans le domaine des transports (Uber), du commerce (Amazon) ou de la location saisonnière (Airbnb), les succès globaux tiennent tous à l'application à un domaine de l'économie réelle des potentialités qu'offrent les réseaux informatiques. Or la définition formelle et le fonctionnement technique de ces derniers reposent sur un certain nombre de principes définis avec clarté depuis le milieu des années 1970. Pour autant, le droit du transport ferroviaire utilise encore une approche conceptuelle qui en est éloignée. C'est d'autant plus dommageable que le fonctionnement du système ferroviaire présente de grandes analogies avec celui des réseaux de transport de données. Construire un droit uniforme global et cohérent nécessite de se saisir de cette opportunité.

Ce n'est pas la première fois que le Bulletin de l'OTIF aborde la question des similitudes entre le transport ferroviaire et celui des données. Il s'agit d'un élément structurant pour que le rail puisse remplir sa place naturelle de *backbone* des mobilités terrestres. Par ses capacités d'emport, celui-ci a en effet un rôle naturel pour concentrer les trafics de fret et de voyageurs et en assurer le transport rapidement, au meilleur coût financier et écolo-

gique. Or la notion même de *backbone* vient du monde des télécommunications, qui ont depuis longtemps modélisé les caractéristiques que doivent posséder ce type d'infrastructures.

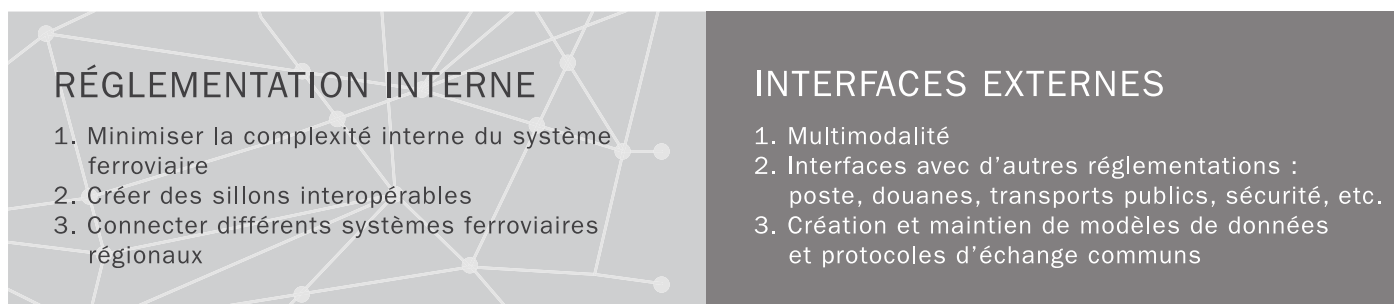
Pour remplir pleinement ce rôle, deux conditions principales sont nécessaires :

- maîtriser les interfaces internes : c'est-à-dire être capable de s'affranchir des différents problèmes de

compatibilité technique (interopérabilité) et juridique (différents types de contrats) ;

- maîtriser les interfaces externes : là encore, elles sont à la fois techniques (comment assurer la continuité de la mobilité avec les modes de proximité comme la route ou les transports collectifs) et juridiques (coexistence de contrats de différents niveaux et gestion des démarches douanières).

Figure 1 : Conditions de succès pour la création d'un *backbone* ferroviaire



Énoncer ces conditions, c'est réaligner le chemin important qui reste à parcourir. Sans sous-estimer les questions d'investissement dans l'infrastructure et le matériel roulant, cet article développe la thèse qu'il est tout aussi important de travailler sur un modèle conceptuel adapté. L'optimisation du réseau existant par des procédures partagées – au niveau national ou international – est riche de possibilités nouvelles. La création d'un « logiciel partagé » doit venir de

l'intérieur du système ferroviaire.

Le présent article se limite, faute de place, à examiner le fret ferroviaire, dont les analogies sont les plus fortes, mais le même raisonnement pourrait être appliqué aux voyageurs. Nous partons donc du principe qu'aujourd'hui c'est le fonctionnement des réseaux qui doit inspirer sa cohérence au droit, l'objectif pour le droit international des transports étant alors de redéfinir les interactions entre ses

différentes composantes pour repenser le système ferroviaire par ses interfaces.

## Le fonctionnement des réseaux impose de plus en plus sa logique au droit

Le principe d'un fonctionnement sans couture des mobilités est devenu un lieu commun du droit des transports. Cette notion vient des réseaux de télécommunication. Elle illustre leur capacité à faire dialoguer deux applications sur des machines distantes en prenant en charge

la complexité sous-jacente des réseaux de transport de données. Il s'agit alors de donner l'impression d'un transport « sans couture » alors que celui-ci fait intervenir des interfaces complexes.

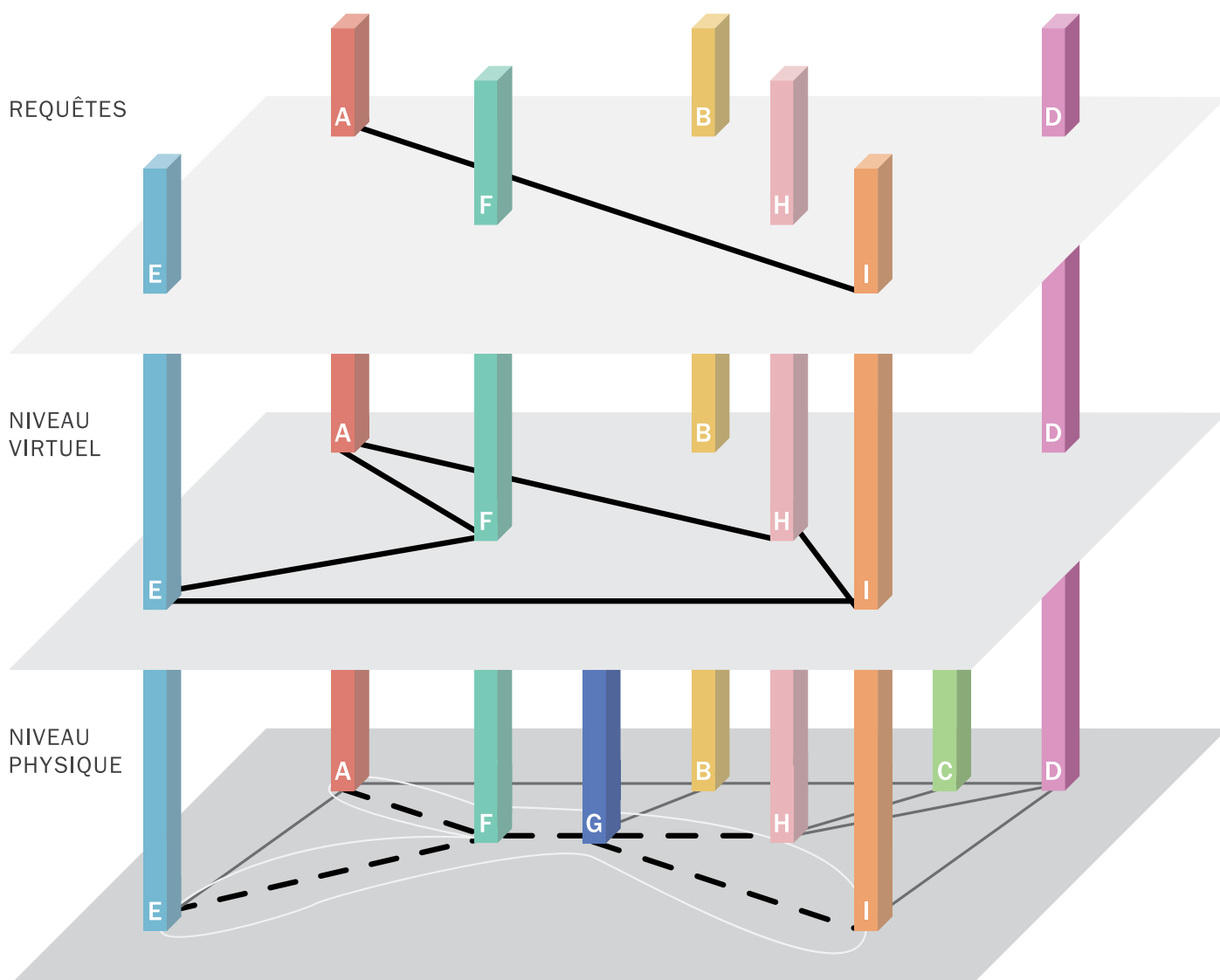
Typiquement, il y a au moins trois niveaux à prendre en compte :

- le traitement des données par les machines elles-mêmes et les contraintes du protocole de dialogue

employé (niveau requêtes dans le schéma) ;

- le niveau virtuel, qui représente la façon dont l'administration des différents réseaux employés se représente le trajet des données ;
- le niveau physique, qui représente le trajet effectivement emprunté par les données.

Figure 2 : Les différentes couches en œuvre pour le transport des données



Ce type de représentation peut paraître nouveau dans le domaine des transports, mais il structure le champ des réseaux informatiques depuis le milieu des années 1970. La « révolution » Internet a permis une extension impressionnante des capacités de connexion, de collecte et de traitement de l'information mais elle s'inscrit toujours dans ce cadre conceptuel qui est celui du modèle ISO (interconnexion des systèmes ouverts).

Dans un article d'un précédent bulletin<sup>1</sup>, j'avais précisé les analogies conceptuelles entre le réseau ferroviaire et le modèle ISO qui fait toujours aujourd'hui figure de référence théorique pour les réseaux de transmission de données. Ce modèle décompose les différents protocoles nécessaires à la transmission des données en couches différentes. Chaque couche résout un certain nombre de problèmes relatifs à la transmission de données et fournit des services bien définis aux couches supérieures. Les couches hautes sont plus proches de l'utilisateur et gèrent des données plus abstraites, en utilisant les services des couches basses qui mettent en forme ces données afin qu'elles puissent être émises sur un médium physique.

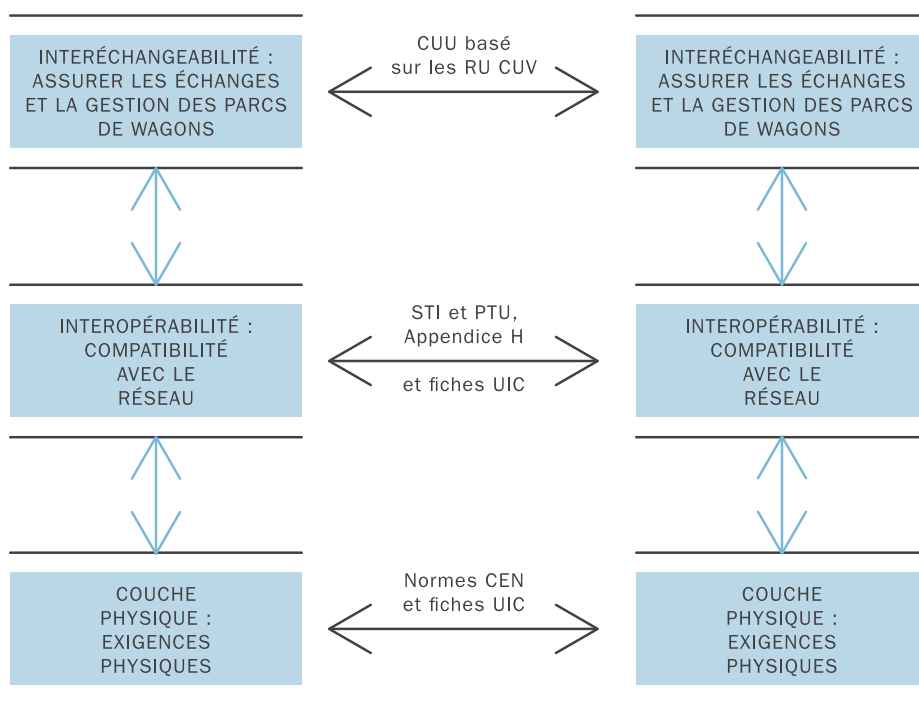
Si l'on remplace les paquets de données par des wagons, l'analogie est alors assez directe avec les questions que soulève l'établissement d'un service de transport de fret entre un expéditeur et un destinataire. En effet, pour les paquets comme pour les wagons, il faut être capable de trier, d'assembler et d'assurer le transport de bout en bout de chaque unité. Sans rentrer dans l'explication détaillée donnée dans l'article susmentionné, il est possible de mettre en regard les deux modèles.

- La couche physique correspond à la standardisation des composants physiques : dans le domaine ferroviaire, il s'agit des normes (CEN, GOST...) et des fiches UIC.

- La couche transport correspond aux règles d'interopérabilité (STI ou PTU) qui assurent la compatibilité entre le matériel roulant et le réseau.
- La couche réseau correspond aux procédures qui permettent la gestion de bout en bout des trafics et la gestion des parcs de wagons ; le CUU par exemple participe à cette couche, mais la gestion des sillons devrait également y être incluse.

- La couche service est celle qui permet aux utilisateurs finaux d'utiliser un service de transport de fret sans couture et de bout en bout ; les règles uniformes CIM et CIV relèvent de cette logique. Il faut d'ailleurs y inclure l'ensemble des dispositions qui règlent les questions de responsabilité et de qualité de service.

Figure 3 : Modélisation d'un service de fret inspirée de l'ISO



L'intérêt d'une telle analogie est de montrer quelles devraient être les interfaces à développer pour rendre les services existants plus efficaces. Elle permet également de penser les services innovants qui peuvent être fournis en utilisant l'existant, à condition d'améliorer le fonctionnement des interfaces.

Penser le système ferroviaire à l'aune de cette mise en réseau du monde est une priorité pour une organisation en charge du droit ferroviaire comme

l'OTIF. En effet, continuer à raisonner à l'intérieur des cadres anciens porte le risque d'une marginalisation à terme. Les difficultés qu'a rencontrées l'Union internationale des télécoms au début des années 1990 pour réagir suffisamment rapidement à l'émergence d'Internet est un bon exemple. Aujourd'hui, l'administration de l'Internet relève de l'ICANN<sup>2</sup>, qui est une société de droit californien, dans laquelle les États ne sont représentés qu'avec une voie consultative.

<sup>1</sup> Bulletin n° 2/2017 : « Un modèle pour créer de nouveaux services pour le rail : l'exemple du transport de colis entre la Chine et l'Europe ».

<sup>2</sup> Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (Société pour l'attribution des noms de domaine et des numéros sur Internet).



Sur un plan plus technique, l'absence dans le protocole Internet d'une « mémoire » du réseau et de circuits virtuels enregistrés a conduit à des innovations techniques comme les cookies, qui permettent aux entreprises privées du net de tracer les connexions des utilisateurs. En théorie, ce type de fonctionnalités ne devrait pas être géré dans les couches hautes comme c'est le cas des cookies, mais dans la structure même de la couche réseau. La plupart des problèmes actuels qui se posent concernant la protection de la vie privée ont leur source dans cette caractéristique du protocole IP. Cet exemple montre à quel point il est important pour les organismes historiques de réglementation des activités de réseau d'être extrêmement attentifs à l'impact des innovations technologiques.

Dans le cas de l'ICANN, qui a commencé comme l'activité d'un seul homme<sup>3</sup> jusqu'en 1998, on peut vraiment dire comme Nietzsche que « ce sont les pensées qui viennent comme portées sur des pattes de colombes qui dirigent le monde ».

## Redéfinir les interactions entre les différents niveaux du droit

Mettre en place un droit uniforme, c'est définir une vision adaptée du système ferroviaire. Historiquement, l'OTIF a commencé par s'intéresser aux couches hautes du système avec la définition de contrats uniformes comme les RU CIM. La relative simplicité du transport ferroviaire au temps de la vapeur ne nécessitait pas un investissement très fort sur les questions d'interopérabilité technique.

Depuis 1922, avec le RIV et le RIC, s'est développée la nécessité d'organiser l'échange et la standardisation des wagons et des voitures : c'est ici la couche réseau qui commence à être constituée. À la même époque, l'UIC lance une véritable normalisa-

tion technique qui prend en charge les questions physiques (rails, matériel roulant), mais aussi les procédures nécessaires pour que le réseau fonctionne, avec les questions liées aux gabarits et aux systèmes de signalisation.

Deux facteurs ont conduit à ce que les organismes de réglementation et le secteur n'aient eu ni la volonté, ni l'intérêt de mieux articuler la gestion (voire la définition) de ces interfaces :

- la faiblesse du transport international rapporté au chiffre d'affaire des monopoles d'État alors en charge du transport ferroviaire : il était dès lors suffisant de raisonner à l'intérieur d'une logique de club pour pouvoir s'échanger des wagons ou des voitures et pour mettre en œuvre des trains internationaux en collaboration ;
- la prédominance des documents papier qui a conduit les organismes de réglementation comme les opérateurs à s'intéresser à l'uniformisation des documents et des règles, sans se préoccuper de la question des interfaces – avec les systèmes d'information des autres modes et les autorités douanières, par exemple – puisque le document papier n'en a pas besoin.

Pourtant, cette notion émerge progressivement avec les différents paquets ferroviaires de l'Union européenne. L'approche fonctionnelle à l'œuvre dans la directive sur l'interopérabilité, qui a débouché sur l'élaboration des STI, se fonde sur la définition des interfaces entre les différents sous-systèmes et permet ainsi de laisser aux organismes de normalisation la définition technique des composants d'interopérabilité. Cela pourrait être interprété comme un début de définition, respectivement de la couche transport et de la couche physique (voir figure 3).

Pour autant, cette approche reste

cantonnée aux aspects techniques et la directive-cadre 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen reste relativement évasive sur les questions d'interconnexion et de constitution d'un réseau européen. À titre d'exemple, la question pourtant centrale de l'allocation des sillons internationaux est traitée en deux phrases à l'article 40 : « Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union, y compris en ce qui concerne les accords-cadres visés à l'article 42. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente directive, et organisent en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau. »

De fait, ce qui aurait dû être la couche réseau et la couche service se trouve, quoique de manière incomplète, dans la réglementation de l'OTIF. La chose est évidente pour les contrats CIM et CIV qui relèvent de la couche service, mais mérite d'être souligné pour les contrats accessoires au transport qui relèvent de la gestion du réseau :

- Les RU CUV, qui régissent la gestion des contrats entre détenteurs et entreprises ferroviaires, sont un élément-clé du secteur du fret. En effet, la fluidité du trafic impose que des contrats multilatéraux structurés lient les opérateurs économiques du wagon et les entreprises ferroviaires, cette entente devant porter à la fois sur des sujets juridiques (responsabilité) et des sujets techniques (admission, maintenance, etc.). Le CUU élaboré par l'UIP, l'UIC et l'ERFA règle ces questions avec souplesse. Il n'est d'ailleurs pas étonnant que l'UIP soit impliquée dans la réalisation du registre opérationnel BRMR<sup>2</sup> pour permettre l'échange de wagons dans des conditions optimales<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Jon Postel, un des pères de l'Internet, chercheur de l'université de Californie du Sud.

<sup>4</sup> Base de données de référence du matériel roulant.

• Les RU CUI, qui régissent la question des contrats internationaux d'utilisation de l'infrastructure<sup>5</sup>, devraient pouvoir offrir au secteur le même cadre international régi à la fois par le droit international public et par des accords entre opérateurs. C'est encore largement un « *work in progress* » puisque la révision des RU CUI qui devrait le rendre possible vient juste d'être adoptée lors de l'Assemblée générale de l'OTIF du 26 septembre 2018. C'est un des axes majeurs du programme de travail de l'OTIF.

Dans ce cadre, l'adhésion de l'UE à l'OTIF a eu un rôle très positif en nous permettant d'intensifier le dialogue dans le cadre de l'arrangement administratif signé en octobre 2013 entre la DG Mobilité et transports de l'UE, l'ERA et l'OTIF. Depuis, nous partageons une vision commune des composantes nécessaires à l'émergence d'un réseau européen qui puisse servir de modèle pour l'organisation des grands réseaux internationaux en devenir en Asie et en Afrique. Aujourd'hui, l'approche par les corridors, que ce soit au sein de l'UE ou de l'OSJD, présente une avancée significative en termes de structuration et d'efficacité. Pour autant, des questions centrales restent encore à résoudre comme la multimodalité et la gestion fluide des interconnexions entre les corridors et entre les corridors et les réseaux nationaux.

Le « logiciel » du *backbone* ferroviaire est donc encore à créer, même si la quasi-totalité des éléments existent comme nous l'avons vu ici. Il s'agit donc avant tout d'engager un travail de fond sur ces sujets par une modélisation moderne des interfaces : le Groupe de travail d'experts juridiques de l'OTIF, qui commencera à se réunir en 2019, se donne cette ambition. Enfin, les modèles qui sont exposés ici dérivant de modèles éprouvés du domaine de l'informatique et des télécoms, sont parfaitement adaptés à la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire, puisqu'ils sont utilisés au quotidien

dans un cadre libéralisé depuis plus de 25 ans en Europe.

### Des pistes concrètes pour repenser le système par ses interfaces

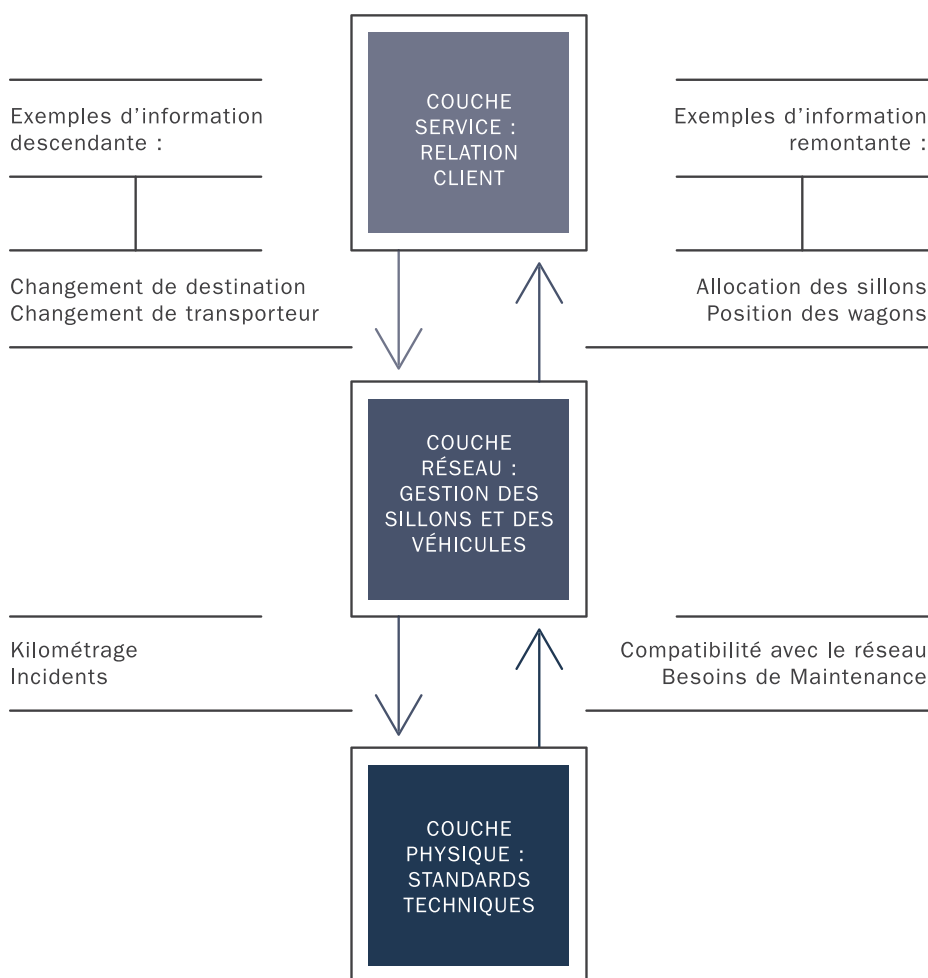
La numérisation à l'œuvre dans tous les secteurs de l'économie signifie que le coût de gestion des données diminue exponentiellement. Dès lors, la complexité aujourd'hui n'est plus, comme au temps du papier, dans la diversité des formalités, mais dans l'absence de définition des interfaces. La numérisation permet de rassembler et de traiter l'information à moindre coût pour interagir avec les autres membres de la chaîne des

mobilités. Par contre, cela doit être pensé en amont car ce sont des systèmes automatisés qui vont avoir la responsabilité de ces traitements. Dès lors, la bonne démarche consiste à utiliser des concepts des réseaux de transport de données à l'intérieur du droit des transports.

### Les interfaces internes au système ferroviaire

La hiérarchie des différentes interfaces en fonction de la place qu'elles occupent dans la relation au client final est particulièrement importante : l'expéditeur ne doit pas avoir à se préoccuper de ce qui se passe entre le moment où il conclut le contrat de transport

Figure 4 : Les échanges d'information entre les différentes couches



<sup>5</sup> Voir l'article « Vers un contrat uniforme pour les sillons internationaux » dans le bulletin n° 1/2017.

et le moment de la réception par le destinataire. C'est la même demande qu'exprime le client final : il veut être en contact avec l'expéditeur et celui-ci doit être capable de lui fournir toutes les informations nécessaires. Pour cela, il est nécessaire que les informations qui remontent des couches inférieures, comme celles relatives à la localisation des wagons (couche réseau) puissent être prise en compte et traitées.

Comme le montre la figure 4, ce sont les échanges d'information entre les différentes couches qui doivent être au cœur des préoccupations des organismes de réglementation comme des associations professionnelles responsables de la mise en œuvre du cadre opérationnel (CIT, UIC, UIP, etc.).

Il faut désormais se préoccuper de trois missions essentielles qui ont toutes à voir avec la façon dont interagissent les ensembles d'informations de différentes provenances :

- définir des catalogues de données partagées, qui puissent servir de support au passage des frontières et à la définition d'une solution pour un système de transit douanier par le rail entre l'Europe et l'Asie ;
- mettre en place des protocoles communs d'échange et de traitement des données ;
- élaborer des lignes directrices pour résoudre les questions d'interfaces entre les différentes instances parties à la mobilité.

#### Les interfaces externes au système ferroviaire

Comme un *backbone* informatique, le *backbone* ferroviaire doit être capable de prendre en charge les besoins de mobilité, que ce soit pour les voyageurs ou pour les marchandises. Il doit ainsi obtenir toutes les informations nécessaires à un transport sans couture. Ces informations doivent pouvoir provenir :

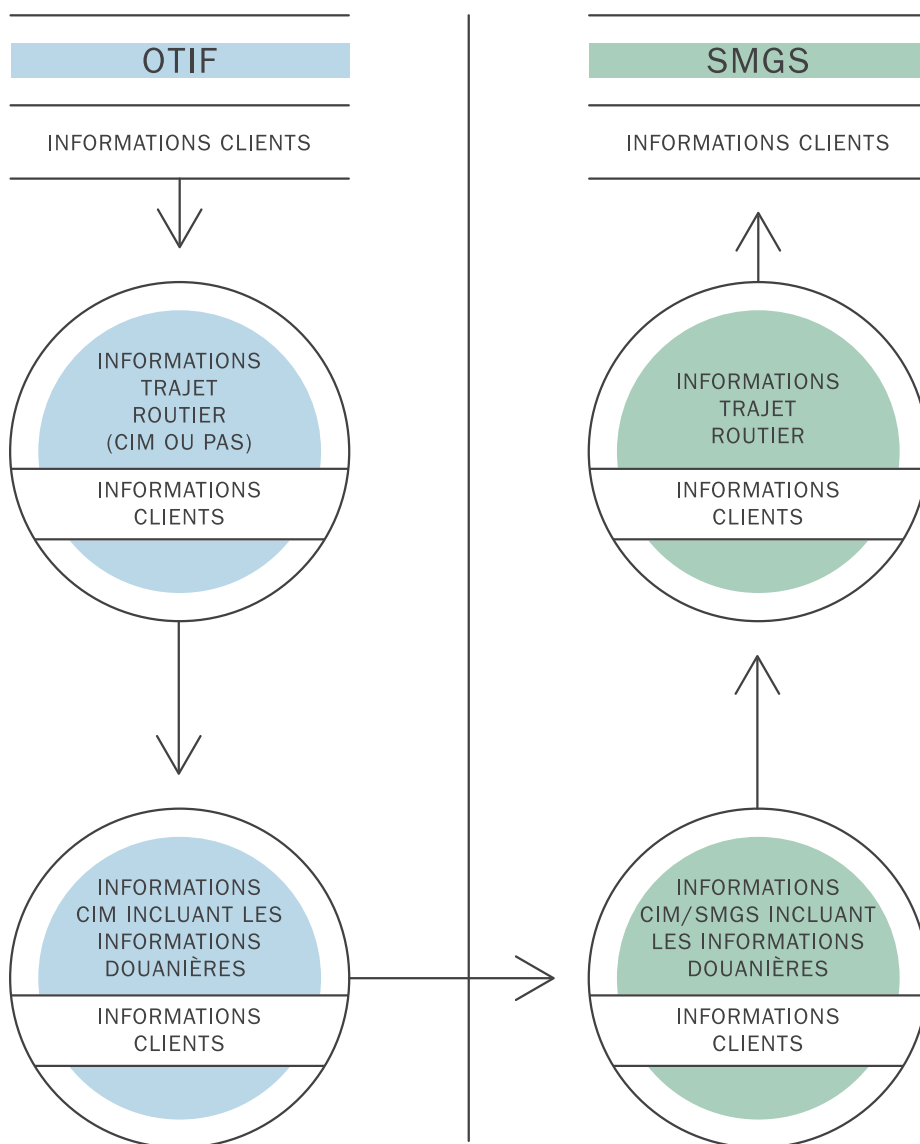
- du système ferroviaire lui-même qui organise les circulations avec ses procédures propres (allocation de wagons, changement de trains, passage de frontière, etc.) ;
- des autres modes de transport et des clients finaux avec lesquels le système ferroviaire devra être en mesure d'interagir.

Là encore, il s'agit de rechercher les analogies conceptuelles pertinentes pour établir le programme de travail des organismes de réglementation afin de replacer le mode ferroviaire au centre des mobilités. Sans perdre de

vue la difficulté inhérente à l'exercice, il est nécessaire de pouvoir « encapsuler » les informations utiles à l'utilisateur final et aux transports finaux à l'intérieur des différentes procédures ferroviaires, comme cela peut se passer dans un réseau informatique :

- à l'entrée du *backbone*, les données pertinentes pour l'utilisateur final et celles qui viennent de la première partie du transport – en général la route – sont prises en charge ;
- à l'intérieur du *backbone*, le mode ferroviaire doit pouvoir mener à bien le transport jusqu'au prochain mode

Figure 5 : Traitement des informations nécessaires au transport



en traitant les informations pertinentes pour le passage des frontières et le transit ;

- à la sortie du transport par le rail, il faudra pouvoir récupérer les données client nécessaires pour la livraison au client final par le ou les modes de transport de proximité choisis.

Enfin, pour le transport euro-asiatique, la coexistence entre le droit de l'OTIF et celui de l'OSJD est une autre difficulté à résoudre. Sur ce plan, l'approche traditionnelle consistant à unifier par le droit international les deux régimes est peu pertinente. Elle conduit à des discussions extrêmement longues pour déboucher sur un texte hypothétique, qui lui-même demandera des années avant d'être ratifié par un nombre d'États suffisants. Il est plus efficace de recher

cher les points communs entre les deux régimes – qui sont nombreux – pour harmoniser par le bas. Il s'agit de mettre en place un droit d'interface qui permette d'organiser le transport sans avoir besoin d'avoir recours à des changements législatifs dont le résultat est aléatoire.

Il n'existe sans doute pas d'autre moyen de donner une base légale solide à la mise en œuvre de solutions numériques dans des délais raisonnables. C'est la thèse défendue par le Secrétariat de l'OTIF depuis le début des travaux de la CEE-ONU sur le droit ferroviaire unifié.

Pourquoi ce détour par des modèles somme toute abstraits et complexes ? Certainement pas pour en recommander une application aveugle et mécanique, mais pour orienter les réflexions dans une direction efficace et en lien

avec les évolutions technologiques structurantes. Dans les années qui viennent, il conviendra de ne pas disperser les efforts dans des travaux qui correspondent à un état dépassé de la technique, mais au contraire de collaborer pour mieux conceptualiser de l'intérieur les services ferroviaires et les adapter à un monde numérique.

En effet, les évolutions récentes montrent que la maîtrise de la relation client passe par une maîtrise des interfaces internes et des flux d'information, faute de quoi le risque est grand de voir de nouveaux acteurs pratiquer un rôle d'intermédiation qui privera les producteurs du service ferroviaire de l'accès à la valeur ajoutée.

*François Davenne*



## MODIFICATIONS À LA COTIF : POINT SUR LES APPROBATIONS

À sa 12<sup>e</sup> session (Berne, 29 et 30 septembre 2015), l'Assemblée générale a adopté des modifications à la Convention et à ses appendices D (CUV), F (APTU) et G (ATMF). Les notifications du dépositaire à ce sujet ont été publiées sur le site internet de l'OTIF.

À sa 13<sup>e</sup> session (Berne, 25 et 26 septembre 2018), l'Assemblée générale a adopté des modifications à la Convention, avec notamment l'adoption du nouvel appendice H (EST), et à ses appendices E (CUI) et G (ATMF). Les notifications du dépositaire à ce sujet ont été publiées sur le site internet de l'OTIF.

En vertu de l'article 34, § 2, de la COTIF, les modifications à la Convention entreront en vigueur douze mois après que deux tiers des États membres les auront approuvés conformément à leur droit national. En application de l'article 34, § 3, de la COTIF, les modifications aux appendices entreront pour leur part en vigueur douze mois après leur approbation par la moitié des États membres n'ayant pas

fait de déclaration de non-application de l'appendice concerné conformément à l'article 42, § 1, première phrase.

Concernant les modifications adoptées par la 12<sup>e</sup> Assemblée générale, le dépositaire (Secrétaire général) n'a pour l'heure reçu l'instrument d'approbation que de 12 États.

Pour les modifications adoptées par la 13<sup>e</sup> Assemblée générale, aucun ins-

trument n'a encore été déposé.

Au vu de leur importance, le Secrétaire général invite instamment les États membres à approuver au plus tôt les modifications adoptées par l'Assemblée générale en ses 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> sessions.

### Instruments déposés au 31 décembre 2018

ÉTAT MEMBRE	INSTRUMENT	DATE
Suisse	Approbation	21 octobre 2016
Suède	Approbation	13 mars 2017
Finlande	Acceptation	10 avril 2017
Pays-Bas	Acceptation	1 <sup>er</sup> mai 2017
Hongrie	Ratification	1 <sup>er</sup> juin 2017
Espagne	Acceptation	23 août 2017
Allemagne	Approbation	12 octobre 2017
Estonie	Acceptation	15 janvier 2018
Belgique	Approbation	19 janvier 2018
Slovaquie	Approbation	30 avril 2018
Macédoine (l'ARY de)	Approbation	1 <sup>er</sup> mai 2018
France	Approbation	31 juillet 2018

## ENTRÉE EN VIGUEUR DES MODIFICATIONS AUX APTU ET ATMF

À sa 26<sup>e</sup> session, la Commission de révision a adopté des modifications aux appendices F (APTU) et G (ATMF) à la Convention. Il s'agissait d'harmoniser la terminologie utilisée avec celle de l'UE et de tenir compte de certains changements en matière de procédure au sein de l'UE, en particulier

du fait que l'Agence de l'UE pour les chemins de fer sera compétente pour délivrer les autorisations de véhicules à partir de juin 2019. Notifiées par le Secrétaire général le 20 mars 2018, ces modifications entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2019 pour tous les États membres n'ayant pas fait de déclara-

tion de non-application des appendices F et G en vertu de l'article 42, § 1, de la COTIF.

Les textes en question sont publiés sur le site Internet de l'OTIF sous Activités > Commission de révision > Notifications.

*Bas Leermakers*

## INTERVENTION À L'UNION AFRICAINE À ADDIS-ABEBA SUR LE PROJET « MAIL BY RAIL »

Dans le cadre de la Conférence stratégique mondiale ministérielle 2018 de l'Union postale universelle (UPU), le Secrétaire général de l'OTIF a présenté l'Organisation et le projet « Mail by rail » commun UPU-OTIF.

La Conférence réunissait 192 pays membres de l'UPU et quatre tables rondes étaient organisées afin d'envisager les stratégies, investissements, législations et partenariats les plus à même de créer un climat favorable pour que les postes libèrent leur potentiel en matière de prestation et de rentabilité.

Le Secrétaire général est intervenu le 7 septembre 2018 au sein de la table ronde 4 « Maintenir la pertinence du secteur par le biais du partenariat ».

Sa présentation a montré comment favoriser l'interconnexion entre le secteur postal, le commerce en ligne et le transport international ferroviaire.

L'invitation de l'OTIF par l'UPU est la matérialisation d'un accord de partenariat bien vivant entre les deux organisations.

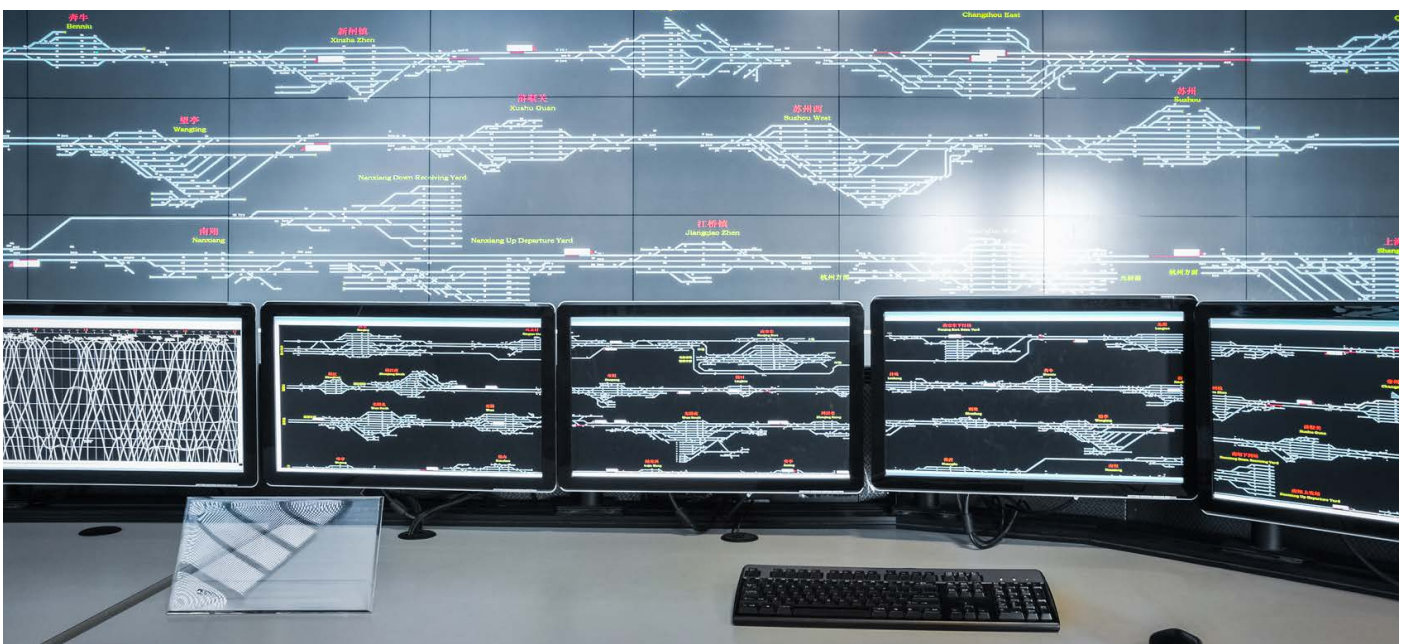
## L'OTIF À INNOTRANS

À l'occasion du salon InnoTrans 2018, l'OTIF a été invitée à participer à plusieurs réunions bilatérales, ateliers et manifestations sur le numérique, la recherche et l'innovation ainsi que sur les futurs coopérations et partenariats. Représentée par le Secrétaire général, M. François Davenne, l'Organisation a rejoint le dialogue des organismes de réglementation ferroviaires organisé par la Commission européenne et

l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. M<sup>me</sup> Maria Price, experte dans le département de l'interopérabilité technique, a elle aussi participé à cette manifestation qui a réuni des représentants des autorités des transports du monde entier, dont celles des États-Unis, du CCG, du Brésil ou encore du Japon, pour un échange de vues sur les défis et priorités concernant le transport par chemins de fer. Les discussions ont

mis au jour la nécessité d'une meilleure compréhension des règles unifiées au sein des cadres juridiques de l'UE et de la COTIF et donné une vue d'ensemble de la normalisation aux échelons européen et international, deux sujets qui seront approfondis en 2019 dans le cadre d'ateliers spécialisés.

*Maria Price*



# UNE PROCÉDURE RÉVISÉE POUR LA MODIFICATION DES APPENDICES À LA COTIF

Une nouvelle procédure de modification permet d'adapter en temps utiles les dispositions pertinentes du droit uniforme de la COTIF à un contexte économique et juridique en constante évolution.

## Une révision nécessaire

L'objectif de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) est de favoriser, améliorer et faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment en établissant des régimes de droit uniforme sous la forme d'appendices à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Toutefois, pour réaliser pleinement cet objectif, la seule adoption de règles uniformes n'est pas suffisante et une procédure efficace de révision de ces règles doit également être établie.

Les besoins toujours changeants de la société internationale ont rendu nécessaire l'inclusion dans la plupart des traités multilatéraux d'un mécanisme de modification performant<sup>6</sup>. Alors que l'OTIF doit relever le défi de répondre aux exigences du marché ferroviaire en temps voulu, tout en préservant la compétitivité des transports par chemin de fer, il faut dans la pratique environ six ans pour que les modifications adoptées par l'Assemblée générale entrent en vigueur. C'est la raison pour laquelle, à sa 13<sup>e</sup> session des 25 et 26 septembre 2018, l'Assemblée générale a modifié la procédure de révision des dispositions des appendices à la COTIF pour lesquelles elle est compétente en vertu de l'article 34, § 3 à 6, de la COTIF.

Notons par ailleurs que certaines dispositions des appendices relèvent de la compétence d'autres commissions et que leur procédure de révision est plus rapide et efficace.

## La procédure révisée

Les modifications des appendices à la Convention adoptées par l'Assemblée générale entreront en vigueur trente-six mois après leur notification par le Secrétaire général dans tous les États membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, auront déclaré qu'ils n'approuvent pas lesdites modifications. En d'autres termes, les modifications aux appendices adoptées par l'Assemblée générale entreront automatiquement en vigueur trois ans après leur notification par le Secrétaire général. Naturellement, les États membres ayant émis une déclaration de non-application de tout ou partie de certains appendices à la Convention ne seront pas liés par leurs modifications.

Le délai entre l'adoption des modifications et leur entrée en vigueur devait être raisonnable afin de permettre l'exécution des procédures nationales et de donner le temps au secteur privé de préparer l'application des nouvelles règles. De manière générale, le délai de trois ans, qui correspond également à la périodicité de l'Assemblée générale, a été jugé raisonnable

et suffisant. Toutefois, l'Assemblée générale pourra décider à la majorité simple de différer l'entrée en vigueur de modifications. Par exemple, trois années peuvent ne pas suffire en cas de modifications très étendues.

Avant l'entrée en vigueur de modifications aux appendices à la Convention, les États membres pourront émettre une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications. Une telle déclaration aura pour effet de suspendre l'application de l'appendice en question. Les déclarations de non-approbation ne peuvent être faites et retirées que par les « autorités qualifiées » (chefs d'État, chefs de gouvernement et ministres des affaires étrangères) ou d'autres autorités à condition qu'elles présentent des pleins pouvoirs.

## Entrée en vigueur de la procédure révisée

En vertu de l'article 34, § 2, de la COTIF, la procédure de modification révisée entrera en vigueur douze mois après que deux tiers des États membres l'aient approuvée conformément à leur droit national. Elle n'entrera pas uniquement en vigueur dans ces derniers, mais dans l'ensemble des États membres, à l'exception de ceux qui auront émis en amont une déclaration de non-application.

*Aleksandr Kuzmenko*

<sup>6</sup> Voir : A. Aust, *Modern Treaty Law and Practice*, 3<sup>e</sup> édition, 2013, p 235.

## DES DISPOSITIONS SUR L'INFRASTRUCTURE DANS LA COTIF

Ces dix dernières années, tout un ensemble de prescriptions techniques uniformes pour les véhicules ont vu le jour au sein de la COTIF, permettant l'admission cohérente et harmonisée des véhicules au trafic international. Toutefois, pour que les transports ferroviaires deviennent véritablement internationaux, il faudrait également harmoniser les exigences pour l'infrastructure. Comment et dans quelle mesure coordonner cette harmonisation au sein du champ d'application de la COTIF ?

### Introduction

Il existe une différence de principe entre l'application de la COTIF aux véhicules et son application à l'infrastructure. En effet, étant donné que les véhicules franchissent les frontières, il est très important qu'ils soient mutuellement admis par tous les États parties de sorte à pouvoir être utilisés en trafic international sur les différents réseaux. Cette acceptation mutuelle ne concerne en revanche pas l'infrastructure, puisque celle-ci est fixe. Les interfaces entre véhicules et infrastructure sont néanmoins déterminantes pour la réussite et la sécurité du transport ferroviaire.

Jusqu'ici seules des exigences concernant directement ou indirectement les véhicules ont été mises en place dans le cadre des Règles uniformes APTU et ATMF de la COTIF. Il pourrait sembler que définir des paramètres pour les véhicules quant à leurs interfaces avec les installations fixes permet de caractériser en même temps suffisamment ces installations. Ainsi, lorsque le profil de roue et le gabarit de véhicule sont définis, le profil du champignon du rail et le gabarit des infrastructures peuvent être identifiés par déduction. Selon cette logique, la mise au point de paramètres d'infrastructure harmonisés paraît inutile et, pour des constructions relativement simples comme les wagons de marchandises, dont les interfaces sont limitées tant dans leur nombre que dans leur complexité, les spécifications existantes sont en effet probablement suffisantes.

Cependant ce raisonnement vaut principalement pour les réseaux ferroviaires où le transport international

correspondant à un échange de wagons (ou voitures), qui sont tractés par des locomotives propres à chaque réseau. Si le franchissement des frontières par des trains complets sans reconfiguration aux gares frontières est autorisé et que les transports ferroviaires deviennent ainsi véritablement internationaux, une approche mieux harmonisée sera nécessaire pour la gestion des interfaces non seulement entre les véhicules et l'infrastructure, mais aussi entre les trains complets et les itinéraires internationaux qu'ils empruntent. Cela pourrait concerner des paramètres tels que la longueur, la masse, la détection et la vitesse des trains, la compatibilité avec le système de signalisation, les règles d'exploitation, etc.

La compatibilité des infrastructures sur les lignes internationales accroîtrait l'efficacité du trafic international. Il est donc dans l'intérêt des membres de l'OTIF d'harmoniser les caractéristiques de l'infrastructure et autres installations fixes, pour ce qui est des interfaces avec les véhicules. Toutefois avant cela, trois éléments importants doivent être pris en compte :

- Le champ d'application de la COTIF se limite au seul trafic international. La plupart du temps, l'infrastructure ferroviaire utilisée pour le trafic international est également, et souvent principalement, utilisée pour le trafic national. Il importe donc que les États gardent le contrôle des caractéristiques de leur propre infrastructure.
- À la différence des véhicules, l'infrastructure ne se déplace pas au-delà des frontières et ne doit donc pas être mutuellement accep-

tée entre les États. Des procédures d'approbation comme celles définies dans les ATMF pour les véhicules ne devraient donc pas être nécessaires. Par ailleurs, le type et le volume du trafic international peuvent grandement varier dans les différents États.

- Tous les États membres de l'OTIF disposent déjà d'infrastructures sur leur territoire et il serait probablement dans leur intérêt de veiller à ce que toutes leurs infrastructures anciennes, nouvelles et réaménagées permettent l'exploitation de véhicules comparables. Il semble donc difficile que les spécifications d'infrastructure puissent être les mêmes pour tous.

### Objectifs des exigences pour l'infrastructure

À sa 11<sup>e</sup> session, la Commission d'experts techniques a conclu après discussion que l'objet des exigences pour l'infrastructure dans la COTIF devrait être de contribuer à l'harmonisation progressive de l'infrastructure entre pays voisins. En application de l'article 8, § 2a, des APTU et comme c'est le cas pour les véhicules, les dispositions relatives à l'infrastructure ne seront pas rétroactives et les États ne seront donc pas tenus de mettre en conformité leur infrastructure existante pour une certaine date. Le principal objet des dispositions sera de garantir :

- que l'infrastructure peut être utilisée en sécurité et efficacement pour l'exploitation des trains en trafic international,
- que l'infrastructure peut être conçue



et construite de manière économiquement viable,

- qu'il sera possible pour les États de maintenir la compatibilité nécessaire avec les lignes, réseaux et spécifications existants, y compris avec le droit de l'UE,
- l'interopérabilité et l'harmonisation technique.

À cette fin, toutes les interfaces entre infrastructure et véhicules, comme les interfaces roue-rail, la protection contre les déraillements, le gabarit, etc. devraient être complètement couvertes par des dispositions techniques. La COTIF ne devrait pas régler les parties de l'infrastructure ne partageant aucune interface avec les véhicules (matériaux de fixation, méthodes d'assemblage, portiques de caténaires, etc.), de sorte que chaque État reste libre de concevoir, construire et le cas échéant certifier son infrastructure selon les normes et standards qu'il applique.

Différentes classes ou catégories de lignes doivent être prévues afin que toutes les lignes puissent être construites de la manière la plus économiquement viable, mais leur nombre devrait rester limité. L'objectif est d'atteindre un niveau optimal d'harmonisation.

Les dispositions doivent prendre en considération la nécessité de maintenir la compatibilité entre les lignes nouvelles, réaménagées et renouvelées et les réseaux auxquelles elles sont connectées ou intégrées. Il peut par exemple s'agir de la compatibilité avec les lignes utilisées pour le trafic national ou les lignes d'autres États.

## La mise au point de spécifications

La COTIF fournit une base juridique pour la définition d'exigences applicables à l'infrastructure. La question est de savoir quels seraient les types

d'exigences les plus pertinents. En effet, l'infrastructure ne fait pas l'objet d'une acceptation mutuelle entre États et ceux-ci requièrent généralement un certain degré de flexibilité pour répondre à leurs besoins particuliers.

Les États de l'UE se sont accordés sur un système cible pour les différents sous-systèmes d'installations fixes dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) relatives à l'infrastructure, l'énergie, la sécurité dans les tunnels ferroviaires, le contrôle-commande et la signalisation et l'accessibilité. Les travaux pour la préparation de dispositions de la COTIF sur l'infrastructure ont débuté par l'examen des exigences existantes, comme la STI Infrastructure de l'UE. L'UE étant membre de l'OTIF, il importe de veiller à l'harmonisation entre ses STI et les dispositions de la COTIF.

Lorsque les STI sont examinées en vue de leur reprise dans des PTU, plusieurs éléments doivent être considérés. Tout d'abord, il est dans l'intérêt de chaque État lorsque de nouvelles infrastructures sont construites de veiller à leur compatibilité avec l'infrastructure existante. Ensuite, la plupart des lignes ne sont pas utilisées exclusivement pour le trafic international et il faut donc se demander si la mise au point de règles contraignantes pour l'infrastructure aux fins du trafic international est justifiée.

Parallèlement, des dispositions harmonisées à l'échelle internationale pourraient faire converger les réseaux et valoriser ainsi le trafic ferroviaire international. Nombreux sont les États membres de l'OTIF qui sont parties à l'accord sur les grandes lignes internationales de chemin de fer de la CEE-ONU et recherchent donc l'harmonisation. Les dispositions de la CEE-ONU restent cependant rudimentaires et ne traitent pas des aspects de l'interopérabilité tels que la signalisation, l'alimentation électrique, etc. De plus, les dispositions des STI

peuvent ne pas couvrir les besoins de tous. Ainsi, certains États membres (potentiels) de l'OTIF sont en train de mettre en place de nouvelles lignes voire un système ferroviaire complètement nouveau. Par exemple, les États du Conseil de coopération du Golfe œuvrent à la création d'un réseau servant principalement à l'acheminement de marchandises et ont donc conçu l'infrastructure de façon à ce qu'elle soit adaptée aux wagons porte-conteneurs à deux niveaux<sup>7</sup>, à des charges de 32,4 tonnes par essieu et des longueurs de trains jusqu'à 2000 m. Les catégories de lignes des STI ne couvrent pas ces hautes capacités, mais les STI n'empêchent ni n'interdisent de dépasser les limites qu'elles prescrivent. Il pourrait donc aussi être judicieux d'inclure dans une PTU les spécifications utilisées par les États non membres de l'UE pour la construction ou le réaménagement des lignes ferroviaires.

## Forme juridique

Il est difficile de cerner quelle forme juridique serait la mieux adaptée pour les futures dispositions sur l'infrastructure, en particulier dans quelle mesure celles-ci devraient avoir force obligatoire. Il est important de garder à l'esprit que le champ d'application général de la COTIF est le trafic international ferroviaire, et pas le trafic national. Étant donné que la plupart des infrastructures ferroviaires ne sont pas exclusivement utilisées pour le trafic international, les dispositions de la COTIF s'appliqueront en parallèle des dispositions en vigueur dans chaque État pour l'infrastructure utilisée aux fins du trafic national. Des dispositions strictement contraignantes ne conviendraient donc pas.

L'article 8, § 2, des APTU, aux termes duquel chaque sous-système est en principe soumis à une ou plusieurs PTU, fournit un fondement juridique. Parallèlement, l'article 8, § 2, des ATMF prévoit que l'admission de l'infrastructure et la surveillance de

<sup>7</sup> Wagons pouvant transporter deux conteneurs l'un sur l'autre.

sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'État partie dans lequel se situe l'infrastructure. La définition de « prescription technique » à l'article 2 des APTU établit clairement que les PTU constituent des dispositions contraignantes. Une mise en place progressive est toutefois possible en vertu de l'article 8, § 5 et 6, des APTU.

Au vu de tous ces éléments, il est apparu avec les premières discussions menées par le groupe de travail permanent WG TECH en 2018 que la forme juridique adéquate pourrait être une PTU contraignante, chaque

État devant néanmoins rester libre de décider à quelles lignes celle-ci s'appliquera (ou non). Pour les nouveaux projets d'infrastructure, les États auraient alors le choix soit d'appliquer pleinement la PTU, soit de ne pas l'appliquer.

### Prochaines étapes

La future PTU relative à l'infrastructure facilitera la coordination du développement de l'infrastructure entre les États et améliorera ainsi la compatibilité entre leurs réseaux. L'application coordonnée des PTU entre les États

permettrait, étape suivante, l'émergence progressive de réseaux compatibles et interopérables. Conjointement avec le nouvel appendice H à la COTIF (Règles uniformes EST) récemment adopté, elle étofferait le cadre juridique pour que les transports ferroviaires puissent devenir véritablement internationaux.

Le sujet sera approfondi par le WG TECH avant que la Commission d'experts techniques ne prenne une décision, au plus tôt en juin 2019.

*Bas Leermakers*

## 53<sup>e</sup> SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU (GENÈVE, 25 JUIN - 4 JUILLET 2018)

Les décisions de la 53<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts de l'ONU, troisième session du cycle 2017-2018, 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 également reprises dans les éditions 2021 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

**D**u 25 juin au 4 juillet 2018 a eu lieu la 53<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, présidée par Duane Pfund (États-Unis d'Amérique), à laquelle 23 États disposant du droit de vote, 5 États observateurs, 7 organisations gouvernementales et 36 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 elle aussi représentée.

### Classification

#### Détonateurs électroniques

Aux numéros ONU 0030, 0255 et 0456 sont associés les détonateurs électriques servant à l'amorçage des explosifs de mine. Cet amorçage est déclenché par courant électrique.

Les détonateurs non électriques (numéros ONU 0029, 0267 et 0455) et les assemblages de détonateurs non électriques (numéros ONU 0360, 0361 et 0500) sont également prévus dans la réglementation.

Dans la pratique, il est également depuis peu fait recours à des « détonateurs électroniques » munis de microprocesseurs pouvant être programmés pour définir les heures de mise à feu. L'avantage est de pouvoir fixer

avec précision les différentes étapes d'allumage pour obtenir de meilleurs résultats de sautage, dans les carrières par exemple.

Les détonateurs électroniques offrent également une sécurité contre les influences électromagnétiques, contre les courants vagabonds et contre toute utilisation non autorisée puisqu'ils ne peuvent pas être déclenchés par un simple courant électrique. Il n'est par conséquent pas judicieux de les associer aux numéros ONU 0030, 0255 ou 0456 qui correspondent à un amorçage par courant électrique.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé l'introduction des nouveaux numéros ONU 0511, 0512 et 0513 et de la définition de « détonateurs de mine (de sautage) électroniques programmables ». Il a également reconnu la nécessité de compléter la liste des marchandises dangereuses à haut risque avec ces nouveaux numéros.

#### Mélanges de nitrocellulose

La stabilisation d'un mélange nitré de cellulose constitue une étape décisive et cruciale du processus de production de la nitrocellulose, qui doit être dûment réalisée et contrôlée pour chaque lot de production afin d'obtenir des produits à base de nitrocellulose stables pouvant être transportés et utilisés sans danger d'inflammation spontanée pendant toute leur durée de conservation. L'humidification des mélanges de nitrocellulose avec de l'alcool, de l'eau ou un plastifiant ne fait qu'en réduire la vitesse de com-

À cette avant-dernière session du cycle 2017-2018, un certain nombre de décisions ont été prises pour la 21<sup>e</sup> édition du Règlement type de l'ONU. Plusieurs questions sont toutefois restées ouvertes et devront être tranchées au cours de la dernière session.

Les principaux points de discussion concernaient les emballages et les piles et batteries au lithium.

bustion, mais n'a pas d'effet sur leur stabilité.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a reconnu la nécessité de contrôles supplémentaires pour assurer la stabilité des mélanges de nitrocellulose, même lorsqu'ils sont complètement secs. Son groupe de travail « Explosifs » est convenu que la stabilisation était nécessaire pour assurer la sécurité de la manutention de la nitrocellulose, tout en estimant que l'épreuve de stabilité thermique à 75 °C figurant jusqu'ici dans le Manuel d'épreuves et de critères n'était pas appropriée pour l'évaluation de la stabilité de la nitrocellulose.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU est parvenu à la conclusion que l'épreuve de Bergmann-Junk et l'épreuve au violet de méthyle étaient appropriées pour cette évaluation et recommandé qu'elles remplacent l'épreuve de stabilité thermique pour le classement de la nitrocellulose.

Ces deux épreuves sont décrites dans

le nouvel appendice 10 au Manuel d'épreuves et de critères. Des dispositions spéciales renvoyant à ces épreuves sont également associées aux différents numéros ONU pour les mélanges de nitrocellulose.

## Emballages

### Fûts en aluminium

Le 6.1.4.1.7 et le 6.1.4.4.4 du Règlement type de l'ONU énoncent que, pour les fûts en acier et pour les bidons (jerricanes) en acier ou en aluminium, des revêtements ou traitements intérieurs de protection appropriés doivent être appliqués si le matériau utilisé (acier ou aluminium) peut réagir avec la matière à transporter. Cela n'est en revanche pas prévu pour les fûts en aluminium.

Comme cela a été souligné pendant les discussions, la sous-section 4.1.1.2 dispose toutefois de manière générale qu'en cas de réaction possible entre la matière à transporter et le matériau des emballages, un revêtement intérieur ou un traitement intérieur adéquat doit être prévu.

En tout état de cause, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'insérer dans la sous-section 6.1.4.2 (Fûts en aluminium) et la sous-section 6.1.4.3 (Fûts en métal autre que l'acier ou l'aluminium) une disposition analogue à celle qui se trouve aux 6.1.4.1.7 et 6.1.4.4.4. Les délégués ont de plus été priés de vérifier si d'autres matériaux étaient eux-aussi concernés.

### Révision de l'instruction d'emballage P 801

L'instruction d'emballage P 801 s'applique aux accumulateurs neufs et usagés remplis d'électrolyte liquide acide ou alcalin de numéros ONU 2794, 2795 et 3028 et prescrit qu'ils peuvent être transportés dans des emballages extérieurs rigides, des harasses en bois ou sur des palettes. L'instruction d'emballage P 801 du Règlement type de l'ONU autorise

également le transport des accumulateurs usagés dans des bacs en acier inoxydable ou en plastique à condition qu'ils puissent retenir les éventuelles fuites de liquide. Il semble difficile de pouvoir satisfaire aux prescriptions supplémentaires de l'instruction P 801 (p. ex. protection contre les courts-circuits, contre le mouvement accidentel des accumulateurs) dans le cas du transport en vrac d'accumulateurs usagés.

Cette instruction d'emballage a été reprise dans le RID et l'ADR, mais sans la disposition sur le transport en vrac dans des bacs. À la place, l'instruction d'emballage supplémentaire P 801a a été introduite, qui comporte des exigences particulières pour les caisses dans lesquelles sont transportés des accumulateurs. Elle ne prescrit rien en revanche concernant la protection contre les courts-circuits.

Dans le RID/ADR comme dans le Règlement type de l'ONU, l'instruction d'emballage P 801 ne comporte aucune disposition quant aux mesures à prendre pour éviter que l'électrolyte ne s'échappe des emballages extérieurs, harasses ou palettes.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU réfléchissait depuis 2016 déjà à comment améliorer l'instruction d'emballage P 801 pour garantir un transport conforme aux prescriptions. Il est maintenant convenu de modifier l'instruction en reprenant divers éléments de l'instruction d'emballage P 801a du RID/ADR et en prescrivant de plus pour le transport des accumulateurs usagés que des mesures doivent être prises pour éviter les courts-circuits (par exemple : déchargement des accumulateurs, protection individuelle des bornes des accumulateurs, etc.).

### Marquage multiple des emballages, grands récipients pour vrac (GRV) et grands emballages

Les chargeurs ont de plus en plus tendance à utiliser des emballages répondant aux critères de conception et prescriptions d'épreuve de diffé-

rents modèles types et disposant donc de différents agréments. Ces emballages ont en effet l'avantage de pouvoir être utilisés avec flexibilité. Il peut par exemple s'agir d'emballages autorisés pour des matières aussi bien liquides que solides ou encore de grands récipients pour vrac également agréés comme caisses.

À sa session précédente, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait déjà en partie réglé le problème du marquage multiple des emballages, grands récipients pour vrac (GRV) et grands emballages aux chapitres 6.1, 6.5 et 6.6 (voir Bulletin 1/2018, p. 20). Le cas du marquage multiple des moyens de rétention répondant aux prescriptions de plusieurs de ces chapitres restait toutefois à résoudre.

Lorsque le concept d'agrément de type est appliqué sur la base des critères de conception et des prescriptions relatives aux épreuves, il est possible que certaines conceptions et constructions, comme les boîtes et les GRV, remplissent également les conditions de construction d'autres catégories de GRV et grands emballages. Il faudrait que plusieurs marques pour emballages, GRV et grands emballages puissent être appliquées sur ces moyens de rétention, afin d'indiquer leur conformité aux différents modèles types.

Comme cela avait été souligné à la précédente session, le grand récipient pour vrac (GRV) est défini dans la section 1.2.1 comme « un emballage transportable rigide ou souple autre que ceux qui sont spécifiés au chapitre 6.1 » : le marquage multiple des GRV semblerait donc exclu.

Le Sous-comité a cependant confirmé que les emballages, grands récipients pour vrac et grands emballages pouvaient correspondre à plusieurs types et être marqués en conséquence. Il n'a en revanche pas jugé nécessaire d'introduire une précision dans la définition actuelle de grand récipient pour vrac puisque celle-ci n'exclut pas les contrôles et agréments supplémentaires de grands récipients pour



vrac comme emballages. Les modifications des chapitres 6.1, 6.3 et 6.5 adoptées à la session précédente ont été retravaillées et un paragraphe supplémentaire sur le marquage multiple a été introduit dans le chapitre 4.1.

## Réceptifs à pression

### Incidents concernant des bouteilles à gaz composites

L'autorité danoise pour la sécurité au travail a recensé une série d'incidents impliquant des bouteilles à gaz composites composées de deux parties collées entre elles. Produites selon la norme EN 12245, ces bouteilles sont utilisées pour le GPL. Les recherches ont montré que ces bouteilles en deux parties répondaient certes aux exigences d'agrément de type selon la norme EN 12245:2002, mais ne garantissaient pas suffisamment la sécurité de l'utilisateur, alors que les bouteilles à gaz en une seule partie affichaient des résultats satisfaisants. Il est ressorti des contrôles réalisés par l'autorité danoise qu'en cas de surchauffe, l'adhérence diminuait jusqu'au décollage des deux parties, libérant ainsi le gaz. En conséquence, l'autorité danoise a rappelé les bouteilles en deux parties du pays.

Ce type de défaillance n'est pas directement lié au GPL et peut survenir sur toutes les bouteilles à gaz de construction similaire utilisées pour d'autres gaz (agents réfrigérants ou CO<sub>2</sub> par exemple). En cas d'incendie, les bouteilles à gaz sans revêtement composées de deux parties collées avec un adhésif polymère se comporteraient de la même manière quel que soit le gaz contenu.

Ces incidents ont déjà conduit à l'introduction d'un nota concernant le renvoi à la norme EN 12245 dans l'édition 2019 du RID/ADR, indiquant que cette norme ne peut être utilisée pour les bouteilles et tubes sans revêtement composés de deux parties collées ensemble.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'insérer pour les normes ISO 11119-3:2002 et ISO 11119-3:2013 le même nota que pour la norme EN 12245 dans le RID/ADR 2019.

### Dispositions concernant le marquage des réceptifs à pression « UN »

En Europe, l'homologation de type peut être accordée dans un pays et l'épreuve initiale réalisée dans un autre. C'est la raison pour laquelle, au moment de la reprise dans le RID/ADR des prescriptions du Règlement type de l'ONU sur les marques de certification des réceptifs à pression « UN » rechargeables, il avait déjà été précisé dans un nota que « pays d'agrément » désignait le pays dans lequel l'épreuve initiale a été réalisée et non le pays où l'agrément de type a été délivré. Cela correspond également aux intentions des rédacteurs originaux de ces prescriptions, qui supposaient la possibilité de se renseigner sur le pays de l'agrément de type auprès du fabricant, dont l'identité est indiquée sur la marque de fabrication.

Étant donné que le Règlement type de l'ONU prévoit lui aussi dans son paragraphe 6.2.2.5.5 que le fabricant peut choisir, pour les contrôles et épreuves en cours de production, un organisme de contrôle différent de celui qui a procédé aux épreuves pour l'agrément du modèle type, le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé l'introduction d'un nota dans les paragraphes 6.2.2.7.2 c) et 6.2.2.9.2 c), inspiré du nota utilisé dans le RID/ADR.

## Citernes mobiles

### Tolérance pour la corrosion pour l'épaisseur de paroi des citernes mobiles

Associée pour l'heure aux numéros ONU 1017 Chlore et 1079 Dioxyde de soufre, la disposition spéciale TP 19 pour les citernes mobiles prescrit une augmentation de 3 mm de l'épaisseur de paroi calculée du réservoir, laquelle

doit être vérifiée à mi-intervalle entre les épreuves périodiques de pression hydraulique. En fonction de la concentration de la matière et du matériau utilisé pour la citerne, la vitesse de corrosion peut atteindre jusqu'à 0,1 mm par an.

Cette prescription peut être interprétée de différentes manières. D'un côté, elle peut être prise comme une mesure de sécurité complémentaire pour ces matières très dangereuses ; de l'autre, il peut s'agir d'une tolérance pour la corrosion visant à éviter que l'épaisseur de la paroi ne passe sous la valeur calculée. Avec la première interprétation, la sur-épaisseur de 3 mm doit être garantie pendant toute la durée de vie de la citerne et des mesures de sécurité supplémentaires doivent être prises pour enrayer la corrosion. Avec la deuxième interprétation, aucune mesure supplémentaire ne doit être prise étant donné qu'avec une vitesse de corrosion supposée de 0,1 mm par an, l'épaisseur de la paroi ne sera inférieure à l'épaisseur calculée qu'après 30 ans.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a reconnu qu'il était nécessaire de clarifier le texte dans le sens de la deuxième interprétation.

## Piles et batteries au lithium

### Piles et batteries au lithium endommagées ou défectueuses

La disposition spéciale 376 ne prévoit pas suffisamment de scénarios pour le transport de piles et batteries au lithium endommagées ou défectueuses, ce qui peut causer des difficultés pour les chargeurs et transporteurs.

Sur proposition de représentants du secteur, le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté un nota à la disposition spéciale 376, qui liste des critères pouvant être utilisés pour évaluer si une pile ou batterie au lithium est endommagée ou défectueuse.

## Documentation

### Mention du temps de retenue dans le document de transport

L'édition 2017 du RID/ADR a vu l'introduction d'une disposition selon laquelle l'expéditeur doit indiquer dans le document de transport, pour les wagons-citernes et conteneurs-citernes transportant des gaz liquéfiés réfrigérés, la date de fin du temps de retenue réel (laps de temps avant que la pression atteigne, sous l'effet du flux de chaleur, la pression minimum assignée aux limiteurs de pression).

Dans le cas des citernes mobiles, la date à laquelle le temps de retenue réel expire doit déjà être indiquée sur les marques, mais il semblerait pertinent qu'elle le soit aussi dans le document de transport, puisque le personnel qui organise le transport et traite les documents de transport ne se trouve en général pas à proximité des citernes et n'a donc pas systématiquement accès aux informations données par le marquage.

Sur proposition de la Belgique, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'ajouter un paragraphe aux

chapitres 4.2 et 5.4 à partir des prescriptions du 4.3.3.5 et du 5.4.1.2.2 d) du RID/ADR.

## Prochaine session

La 54<sup>e</sup> session aura lieu du 26 novembre au 4 décembre 2018 à Genève et conclura les travaux sur la 21<sup>e</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU.

## LA RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN (GENÈVE, 17 21 SEPTEMBRE 2018)

Du 17 au 21 septembre 2018 a eu lieu à Genève la deuxième session de la Réunion commune RID/ADR/ADN de la période biennale 2018-2019, à laquelle 23 États, l'Union européenne, le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 12 organisations non gouvernementales ont participé. La Réunion commune s'est penchée sur plusieurs propositions de modifications mineures, mais l'essentiel des discussions a porté sur la manière dont il faut procéder avec les normes n'ayant pas été publiées à temps pour pouvoir être incluses dans les éditions 2019 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Cette session a marqué la dernière participation de M. Helmut Rein, vice-président de la Réunion commune depuis de longues années.

### Citernes

#### Contrôle des wagons-batteries, véhicules-batteries et CGEM

Pour les contrôles périodiques des wagons-batteries, véhicules-batteries et CGEM composés de citernes, le chapitre 6.8 du RID/ADR renvoie aux délais prévus pour les citernes destinées au transport des gaz liquéfiés réfrigérés, bien que ceux-ci ne puissent pas être transportés en wagons-batteries, véhicules-batteries ou CGEM.

La Réunion commune a décidé de renvoyer dans ce cas aux délais généraux pour les contrôles et épreuves périodiques et intermédiaires.

#### Présentation d'un produit limitant le mouvement des liquides

Lorsqu'un véhicule-citerne en mouvement ralentit, l'énergie cinétique présente dans le liquide à l'intérieur de la citerne doit être absorbée. Pendant le ralentissement, le liquide poursuit son mouvement et déferle contre la paroi avant de la citerne ou du compartiment, créant ainsi des ondulations de l'avant vers l'arrière et inversement jusqu'à ce que l'énergie cinétique soit absorbée par la friction interne de la matière.

Réduire la capacité des sections des citernes et le volume de la matière

de remplissage permet de limiter les ondulations, tandis que les brise-flots aident à absorber l'énergie cinétique de la substance pendant la décélération.

Des recherches ont permis de trouver une solution de substitution avec la mise au point d'un système constitué d'un sac sous pression rempli de gaz flottant sur le liquide à l'intérieur de la citerne, qui empêche le déplacement de la matière tandis que l'énergie cinétique est absorbée par les freins du véhicule. L'élimination des ondulations améliore la stabilité du véhicule-citerne et réduit ainsi le risque de renversement.

À la suite d'une présentation sur cette nouvelle solution, les participants au groupe de travail sur les citernes ont abordé plusieurs questions ayant trait au nettoyage, au taux de remplissage, à la perméabilité et résistance chimique du matériau, à la durée de vie du matériau, à la résistance au feu, à la décompression et aux contrôles et épreuves.

Le groupe de travail sur les citernes a confirmé que cette innovation technologique pourrait améliorer la sécurité pendant le transport et être utilisée dans d'autres domaines que le transport de marchandises dangereuses. Au-delà d'une sécurité possiblement améliorée, le système pourrait également s'accompagner d'avantages économiques et écologiques. De l'avis général, les questions spécifiquement

liées au transport de marchandises dangereuses devraient être examinées de plus près.

### Normes

#### Références à des normes

À sa session de mars 2018, la Réunion commune a adopté des renvois à différentes normes pour les éditions 2019 du RID et de l'ADR. Ces normes n'ayant toutefois pas été publiées à temps avant le 1<sup>er</sup> juin 2018, les renvois n'ont pas pu être intégrés dans la liste des modifications notifiées pour une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Notifier séparément ces normes poserait problème tant du côté de l'Union européenne que du côté des différents États membres, en raison de la complexité des procédures. La Réunion commune est donc convenue de n'insérer ces normes que dans l'édition 2021 du RID/ADR, mais de réduire la période de transition usuelle de deux ans avant leur application obligatoire à une année.

La Réunion commune a néanmoins reconnu que dans le cas de la norme EN 12972, les progrès techniques et scientifiques survenus entre la version 2007 (version référencée actuellement dans le RID/ADR) et la version 2018 justifiaient une application aussi rapide que possible, puisque cette

dernière inclut les procédures actuelles pour les épreuves de pression hydraulique et d'étanchéité ainsi que des indications détaillées concernant les essais non destructifs à réaliser sur les soudures des citernes.

Au titre de la sous-section 6.8.2.7 du RID/ADR, une norme qui a été adoptée pour être citée en référence dans une édition future du RID/ADR peut être approuvée par l'autorité compétente en vue de son utilisation. Toutefois, l'on peut craindre que toutes les autorités compétentes ne procèdent pas de la même manière, ce qui pourrait causer de gros problèmes pour les utilisateurs.

Étant donné que la version 2007 de la norme EN 12972 ne correspond plus aux prescriptions du RID/ADR, la Réunion commune a décidé de publier sur les sites Internet de la CEE-ONU et de l'OTIF une ligne directrice invitant les autorités compétentes à autoriser dès que possible l'application de la norme EN 12972:2018.

## Autres propositions

### Établissement du rapport d'accident

Selon la sous-section 1.8.5.1 du RID/ADR, un rapport doit être soumis à l'autorité compétente si un accident ou un incident grave se produit lors du chargement, du remplissage, du transport ou du déchargement de marchandises dangereuses. Pour le déchargement, c'est au destinataire qu'il appartient de remettre le rapport d'accident, bien que le déchargeur ait lui aussi des obligations selon le chapitre 1.4. Cela s'explique par le fait qu'à l'époque de cette disposition, le déchargeur n'avait pas encore été défini comme intervenant ; ses obligations actuelles incombaient alors essentiellement au destinataire.

La Réunion commune a décidé de mentionner le déchargeur comme responsable de la soumission du rapport d'accident, aux côtés du destinataire, dans la sous-section 1.8.5.1.

### Numéro 836 d'identification du danger

À sa session précédente, la Réunion commune s'était déjà penchée sur une proposition de l'Espagne pour l'introduction d'un nouveau numéro d'identification du danger 836 devant apparaître sur les unités de transport dans lesquelles sont acheminées des matières présentant pour danger principal la corrosivité et pour danger subsidiaire l'inflammabilité et la toxicité (voir Bulletin 2/2018, p. 16).

La principale difficulté identifiée pendant les discussions réside dans le fait que le numéro d'identification du danger ne peut comporter que trois chiffres maximum et ne peut donc refléter toutes les informations puisque dans certains cas, le danger principal est déjà indiqué par deux chiffres, pour signaler un niveau de risque élevé.

Toutefois, ce problème ne se posait pas pour le numéro ONU 2683 pour lequel le nouveau numéro d'identification du danger était proposé. En effet, le numéro d'identification du danger jusque-là associé à cette matière ne comportait que deux chiffres (86) et le chiffre 3 pouvait donc aisément être ajouté pour signaler l'inflammabilité.

La Réunion commune a finalement adopté l'introduction du numéro d'identification du danger « 836 », l'ordre des chiffres reflétant l'ordre de prépondérance des dangers indiqué au chapitre 2.1. Le numéro 836 d'identification du danger signale donc une matière corrosive ou faiblement corrosive, dont les dangers subsidiaires sont l'inflammabilité (point d'éclair de 23 °C à 60 °C, valeurs limites comprises) et la toxicité.

### Interdictions de chargement en commun pour les colis dont il n'est pas exigé qu'ils soient munis d'étiquettes de danger

La section 7.5.2 du RID/ADR comporte des interdictions de chargement en commun pour les colis munis

d'étiquettes de danger différentes, ainsi qu'une matrice permettant de déterminer facilement quelles combinaisons d'étiquettes de danger sont autorisées. En revanche, rien n'est dit sur les colis de marchandises dangereuses pour lesquelles aucune étiquette de danger n'est prescrite, comme c'est le cas pour les numéros ONU 2211 (POLYMÈRES EXPANSIBLES EN GRANULÉS) et 3314 (MATIÈRE PLASTIQUE POUR MOULAGE). Tandis que le chargement en commun de ces marchandises avec des marchandises des classes 2 à 9 ne pose pas de problèmes de sécurité, leur chargement en commun avec des marchandises de la classe 1 devrait être interdit, car une atmosphère explosive peut se développer lors de leur transport.

La Réunion commune a décidé de ne pas régler ce cas particulier dans la section 7.5.2 mais dans une disposition spéciale applicable aux deux numéros ONU.

### Renvois à des directives abrogées dans le RID/ADR

La sous-section 6.2.4.1 du RID/ADR renvoie aux normes applicables pour la conception, la fabrication ainsi que les contrôles et épreuves initiaux des récipients à pression. Les trois premiers renvois se réfèrent cependant à des annexes à des directives de 1984, lesquelles ont depuis été abrogées.

Le représentant de la Russie a soulevé deux critiques : les directives de l'UE sont des actes juridiques et non des normes et les directives citées ne sont plus en vigueur.

La Réunion commune a confirmé la nécessité de conserver au 6.2.4 du RID/ADR, les renvois aux annexes aux directives 84/525/CEE, 84/526/CEE et 84/527/CEE comme cela avait été dit à sa session de mars 2018. En dépit de l'abrogation de ces directives, il existe une demande non négligeable de bouteilles conçues et construites conformément aux spécifications

techniques énoncées dans lesdites annexes.

La Réunion commune s'est accordée pour dire qu'à partir du moment où il existe un renvoi à ces annexes dans le RID/ADR, celles-ci sont applicables dans le cadre juridique du RID/ADR. Un nota explicatif a été introduit pour éviter toute erreur d'interprétation.

La Réunion commune a également encouragé le Comité européen de normalisation (CEN) à élaborer une norme à partir des annexes aux directives en question.

### Références faites à l'« autorité compétente » dans le RID/ADR

Le RID/ADR définit l'autorité compétente comme l'autorité ou autre organisme ainsi désigné dans chaque État et dans chaque cas particulier selon le droit national. Il décrit également en détail le rôle des autorités compétentes, qui ont entre autres pour tâches :

- de fixer les restrictions de transport et dérogations,
- d'accorder les autorisations et agréments,
- d'établir une classification et des conditions de transport,
- de réaliser des contrôles,
- de délivrer des attestations.

À plusieurs endroits du RID/ADR, le pays de l'autorité compétente est également précisé, p. ex. autorité compétente du pays d'origine, des États intéressés au transport, du pays de fabrication ou du pays d'utilisation.

Le RID/ADR n'est applicable qu'au transport international de marchandises dangereuses et ne lie que les États parties au RID et parties contractantes à l'ADR. Pour autant, il y est parfois aussi fait référence aux autorités compétentes d'États non parties. C'est par exemple nécessaire

pour ce qui est de l'agrément de tous types d'emballages ou de citernes mobiles utilisés dans le monde entier en trafic multimodal.

Il est apparu que dans plusieurs cas, des clarifications devaient être apportées au RID/ADR afin d'éviter les interprétations multiples. De même, il faudrait préciser ce que signifie « pays du transport », « pays d'utilisation », « pays d'origine » ou encore « pays de destination ».

Le document listant toutes les occurrences du terme « autorité compétente » dans le règlement et incluant des propositions de modifications préparé par le Secrétariat sera examiné par un groupe de travail informel au cours du cycle biennal.

### Accident impliquant de l'aluminium liquide

L'aluminium fondu est transporté sous le numéro ONU 3257 (Liquide transporté à chaud, n.s.a.). La disposition spéciale VC 3, selon laquelle le transport en vrac est autorisé dans des wagons/véhicules ou conteneurs spécialement équipés conformes aux normes spécifiées par l'autorité compétente du pays d'origine, s'applique alors.

Il est déjà arrivé à plusieurs reprises que de l'aluminium liquide s'échappe lors d'accidents. Puisque les métaux liquides sont également transportés à l'international, il serait utile de définir dans le RID/ADR des prescriptions internationales contraignantes pour ces transports, à la place des exigences de l'autorité compétente du pays d'ori-

gine, et le cas échéant de prescrire les améliorations matérielles correspondantes.

Les États parties ont été invités à transmettre au représentant de l'Allemagne des informations sur leurs conditions nationales et sur les accidents impliquant de l'aluminium ou d'autres matières transportées sous le numéro ONU 3257. Le représentant de l'Allemagne s'est dit disposé à préparer une proposition sur la base des informations reçues.

### Amélioration du rapport d'accident

Lors de la précédente Réunion commune, la France avait proposé d'instaurer un groupe de travail chargé d'améliorer le rapport d'accident visé au 1.8.5 du RID/ADR (voir Bulletin 2/2018, p. 16 et 17).

La Réunion commune est convenue d'un mandat pour ce groupe de travail. Pour commencer, il faudrait déterminer à quoi sert l'envoi d'informations sur les accidents et à quelles fins les informations transmises peuvent être utilisées. Ensuite, une clarification doit être apportée quant à l'intervenant auquel il incombe de soumettre le rapport et le cas échéant des informations complémentaires. L'anonymisation du rapport d'accident reste de mise étant donné qu'il ne peut être utilisé dans les jugements en procédure pénale et en responsabilité civile.

Il importe également d'analyser quelles informations sont nécessaires pour tirer des enseignements d'événements ponctuels ou récurrents ainsi que pour l'évaluation des risques.







M. Helmut Rein, vice-président de longue date de la Réunion commune RID/ADR/ADN



M<sup>me</sup> Silvia Garcia Wolfrum, nouvelle vice-présidente de la Réunion commune RID/ADR/ADN, et M. Claude Pfauvadel, président

### Hommage à M. Helmut Rein

Cette session de la Réunion commune a marqué la dernière participation avant son départ à la retraite de M. Helmut Rein, chef de la division des marchandises dangereuses du ministère allemand des transports, qui assurait depuis 1996 la vice-présidence des sessions. La Réunion commune l'a remercié pour son excellent travail et pour son engagement en faveur de la sécurité du transport des marchandises dangereuses, tel qu'en ont témoigné sa participation très active aux discussions, la présentation de nombreuses propositions et l'organisation de nombreux groupes de travail informels. Elle lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

Sur proposition de l'Autriche, M<sup>me</sup> Silvia Garcia Wolfrum (Espagne) a été élue comme nouvelle vice-présidente.

### Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune aura lieu du 18 au 22 mars 2019 à Berne.

*Jochen Conrad*

## CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2019

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
15 - 18 janvier	CCG/UE	DG MOVE, ERA	Mascate - Oman
5 - 6 février	37 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent WG TECH		Berne - Suisse
6 - 8 février	Réunion préparatoire du Groupe mixte d'experts pour la coordination		Berne - Suisse
27 février	Assemblée générale		Berne - Suisse
28 février	Comité administratif		Berne - Suisse
18 - 22 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne - Suisse
26 mars	Groupe de travail d'experts juridiques		Berne - Suisse
27 mars	Commission ad hoc sur la coopération		Berne - Suisse
24 - 26 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

## ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2019

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
24 janvier	FIT - OCDE		Paris - France
29 - 31 janvier	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
4 - 8 février	Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)	CEE-ONU	Genève - Suisse
11 - 15 février	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
17 - 19 février	35 <sup>e</sup> StorckSymposium	Maison d'édition ecomed Storck	Hambourg - Allemagne
19 - 21 février	Comité des transports intérieurs	CEE-ONU	Genève - Suisse
20 - 22 février	7 <sup>e</sup> Sommet international de l'industrie du transport ferroviaire		Paris - France
12 - 13 mars	Groupe d'experts pour le transport de marchandises dangereuses de l'UIC	UIC	Elseneur - Danemark
21 mars	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse
2 avril	Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (GEURL)	CEE-ONU	Genève - Suisse
9 - 11 avril	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique

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 email à l'adresse suivante : [media@otif.org](mailto:media@otif.org)

Il est également possible de consulter le Bulletin sur le site internet de l'OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)), sous l'onglet « Médias ».

Merci pour votre fidélité et bonne lecture !

**La rédaction du Bulletin**

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne

Tél. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | [info@otif.org](mailto:info@otif.org) | [www.otif.org](http://www.otif.org)