



# Bulletin

123<sup>e</sup> année : n° 3/2015

**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 rapprocher l'Europe, l'Asie et l'Afrique



## SOMMAIRE

### ACTUALITÉS

OTIF

- 4 L'Assemblée générale de l'OTIF, les temps forts
- 6 OSJD/OTIF : une coopération active et fructueuse
- 6 Le programme de formation au sein du Secrétariat : une expérience enrichissante

COTIF

- 7 Retrait des réserves du Royaume-Uni et de la Slovaquie
- 10 Document final de l'Assemblée générale et entrée en vigueur des modifications

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 11 Solutions pratiques pour le trafic ferroviaire transfrontalier
- 12 Un séminaire à l'Agence ferroviaire européenne
- 12 Sur la « Route de la soie »

### ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 13 La coopération entre le Secrétariat de l'OTIF et les institutions de l'UE
- 15 Procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi des sous-systèmes structurels et des constituants d'interopérabilité selon la COTIF

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 20 47<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU
- 23 Réunion commune RID/ADR/ADN

DROIT DES TRANSPORTS

- 28 Lancement de la révision des RU CUI : la problématique du champ d'application

### CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Images-Photos :  
Valerio Compagnone-OTIF  
Ion Cutieru - OSJD  
Personnel de l'OTIF  
[http://www.tbilisisilkroad.ge/en/gallery/tbilisi-silk-road-forum?gallery\\_id=10](http://www.tbilisisilkroad.ge/en/gallery/tbilisi-silk-road-forum?gallery_id=10)



**A**vec l'année 2015 se termine le premier programme de travail de l'OTIF adopté en 2013 à la suite de mon élection. Une nouvelle période s'ouvre pour l'Organisation et je voudrais ici remercier l'ensemble des États membres de la confiance renouvelée qu'ils ont placée en mon action lors de l'Assemblée générale du 29 septembre 2015. C'est une tâche passionnante que de diriger une organisation comme l'OTIF riche de sa diversité culturelle, de son expertise reconnue et des attentes des acteurs du transport ferroviaire.

Je voudrais en cette période de fin d'année, propice aux vœux et aux bilans, insister sur les attentes qui sont adressées à notre droit ferroviaire.

Structurer le transport international de fret et de voyageurs autour du ferroviaire, qui est le mode le moins émetteur de gaz à effet de serre, est une priorité dont les États et leurs citoyens sont de plus en plus conscients. Quoi de plus efficace et de plus économe en termes d'investissements physiques que le développement d'un droit uniforme qui permette de faire le meilleur usage des infrastructures existantes.

Collectivement, nous avons beaucoup insisté ici sur le devenir du transport ferroviaire international qui doit se vivre comme un réseau connecté, uniforme et interopérable. L'OTIF jouera ainsi de plus en plus son rôle de passerelle entre des conceptions et des organisations différentes pour devenir un élément central du développement du trafic ferroviaire euro-asiatique. Elle enrichira son droit technique et fera en sorte que son droit des contrats reste moderne et en prise directe sur les attentes du secteur.

L'Assemblée générale de septembre a permis d'adopter l'ensemble des modifications proposées par le Secrétaire. C'est la preuve de l'esprit d'ouverture et d'innovation des équipes, qui pour chacun des sujets ont pu trouver la solution la meilleure, en sachant s'appuyer sur les experts de nos différents États membres sans qui rien ne serait possible.

Vous trouverez dans cette édition un reflet de la variété des sujets abordés. Je voudrais, en ce dernier numéro de l'année, vous souhaiter à vous et à vos proches une très bonne année 2016.

**François Davenne**



## L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OTIF: LES TEMPS FORTS

Les 29 et 30 septembre derniers se tenait à Berne la 12<sup>e</sup> Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) à laquelle 42 États membres sur 49 ont participé, dont 17 États non membres de l'Union européenne. Les États membres de l'OTIF, dans toute leur di-

versité, ont pris avec intérêt part aux débats. De plus, l'Union européenne, l'Azerbaïdjan (dont la procédure d'adhésion était encore en cours) et l'Arabie saoudite, la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), le Comité international

des transports ferroviaires (CIT) et la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) ont apporté leur éclairage propre.

Présidée par monsieur Mats Andersson, l'Assemblée générale a notamment :

fixé un montant maximal annuel de dépense du Secrétariat de l'OTIF pour les périodes 2016-2018 et 2019-2021,

approuvé que l'OTIF et son Secrétariat prennent en charge la tâche de secrétariat de l'Autorité de surveillance du Protocole de Luxembourg,

adopté les modifications des articles 3, 12, 14, 15, 20, 24, 25, 26 et 33 de la COTIF,

adopté les modifications de l'article 9 de l'appendice D, de l'article 3 de l'appendice F et des articles 1<sup>er</sup> et 3 de l'appendice G à la COTIF.



Cette 12<sup>e</sup> Assemblée générale a été marquée par deux temps forts. Tout d'abord, le 29 septembre 2015, la délégation de l'Azerbaïdjan a présenté un film court aux participants. Dynamique et enthousiaste, le film retraçait les étapes de construction de la ligne Bakou-Tbilissi-Kars et soulignait le rôle majeur du ferroviaire en tant que créateur de liens à la fois humains et géographiques entre l'Asie et l'Europe. L'Assemblée générale a chaleureusement accueilli la délégation de cet État qui allait devenir membre de l'OTIF le 1<sup>er</sup> novembre 2015.



Délégation de l'Azerbaïdjan



Eva Molnar

Le lendemain, mercredi 30 septembre, madame Eva Molnar, directrice de la division des transports de la

Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) a plaidé pour établir sans attendre un droit ferroviaire unifié, rappelant que le secteur ferroviaire est le seul secteur à ne pas bénéficier d'un cadre légal harmonisé. La pluralité des cadres légaux nuit à la compétitivité du ferroviaire par rapport aux autres modes de transports. Le droit ferroviaire unifié est donc une nécessité. Madame Molnar a ensuite expliqué la démarche de la CEE-ONU dans ce projet de droit unifié pour le transport ferroviaire eurasiatique. À ce titre, elle a souligné l'important travail de l'OSJD et de l'OTIF ainsi que de leurs experts.

L'Assemblée générale de l'OTIF a approuvé cette position de la directrice de la division des transports de la CEE-ONU. Dès lors, elle a encouragé le Secrétaire général de

l'OTIF à soutenir les efforts de la CEE-ONU pour définir rapidement une solution concernant la gestion du futur droit uniforme. Enfin, elle a chargé le Secrétaire général de lui soumettre un rapport sur l'avancement des travaux relatifs au projet de la CEE-ONU lors de sa prochaine session.

Deux candidats à l'élection de Secrétaire général se sont présentés devant l'Assemblée générale : madame Leodolter et monsieur Davenne.

Monsieur Davenne a été réélu à la tête du Secrétariat de l'OTIF avec une large majorité des voix. Cette réélection confirme les actions menées depuis 2013 et permet d'inscrire dans la continuité les changements intervenus au sein du Secrétariat.

L'Assemblée générale a désigné les membres du Comité administratif pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2015 au 30 septembre 2018

MEMBRES	MEMBRES SUPPLÉANTS
Allemagne	France
Autriche	Arménie
Bulgarie	Roumanie
Estonie	Iran
Finlande	Belgique
Irlande	Ukraine
Italie	Grèce
Macédoine (ARY)	Albanie
Maroc	Tunisie
Norvège	Suède
Pays-Bas	Luxembourg
Pologne	République tchèque
Royaume-Uni	Croatie
Serbie	Bosnie-Herzégovine
Suisse	Monténégro
Turquie	Pakistan



## OSJD/OTIF : UNE COOPÉRATION ACTIVE ET FRUCTUEUSE

Le 13 octobre 2015, monsieur Tadeusz Szozda, président du Comité de l'OSJD, et monsieur Viktor Zhukov, vice-président du Comité de l'OSJD, ont été reçus par le Secrétaire général de l'OTIF, monsieur François Davenne. Cette réunion annuelle entre les dirigeants des deux organisations, s'inscrit dans le cadre de l'accord

de coopération signé en 2003 entre l'OSJD et l'OTIF et s'est tenue pour la première fois à Berne au siège même de l'OTIF.

Selon un ordre du jour dense, les dirigeants des deux organisations ont effectué un tour d'horizon de leurs différents thèmes communs, allant d'un droit ferroviaire unifié aux spécifications techniques d'interopérabil-

ité, en passant par la digitalisation des échanges d'informations et l'harmonisation des règles concernant le transport des matières dangereuses. Construites au sein de deux systèmes ferroviaires distincts pour promouvoir le trafic international, l'OSJD et l'OTIF se rapprochent, pour faciliter les échanges euro-asiatiques



## LE PROGRAMME DE FORMATION AU SEIN DE SECRÉTARIAT : UNE EXPÉRIENCE ENRICHISSANTE



Ömer Tangül

Depuis début 2015, le programme de formation à l'attention des agents des autorités nationales des États membres de l'OTIF permet d'accueillir des stagiaires préalablement initiés à la technique ferroviaire afin qu'ils puissent approfondir leurs connaissances sur la COTIF pour les partager ensuite une fois rentrés (cf. Bulletin n°2/2015, p. 8).

À la suite de Sinan Oguz, c'est dans ce cadre que M. Ömer Tangül vient de passer huit semaines au sein du département technique du Secrétariat. M. Tangül est assistant expert au sein de la direction générale de la réglementation ferroviaire (DDGM) du ministère turc des transports, des affaires mari-

times et de la communication et dispose d'une formation initiale en économie. Ces deux mois ont permis un échange des savoirs de grande qualité. Pour plus d'information sur le programme, contactez [bas.leermakers@otif.org](mailto:bas.leermakers@otif.org)



## RETRAIT DES RÉSERVES DU ROYAUME-UNI ET DE LA SLOVAQUIE

La Slovaquie et le Royaume-Uni ont respectivement remis, les 27 et 28 août 2015, l'instrument de retrait de leurs réserves avec effet immédiat au Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

Le 29 juin 2006, le Royaume-Uni avait déclaré qu'il n'appliquerait pas les appendices E, F et G à la COTIF 1999 et le 31 janvier 2007 c'était au tour de la Slovaquie de déclarer ne pas appliquer ces mêmes appendices E, F et G

de la COTIF 1999.

Ces réserves s'expliquaient par un processus d'harmonisation qui soulevait des questions difficiles entre le droit de l'UE et la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Or, l'adhésion de l'UE à la COTIF en 2011 et la politique de partenariat menée depuis 2013 ont permis de résoudre ces questions.

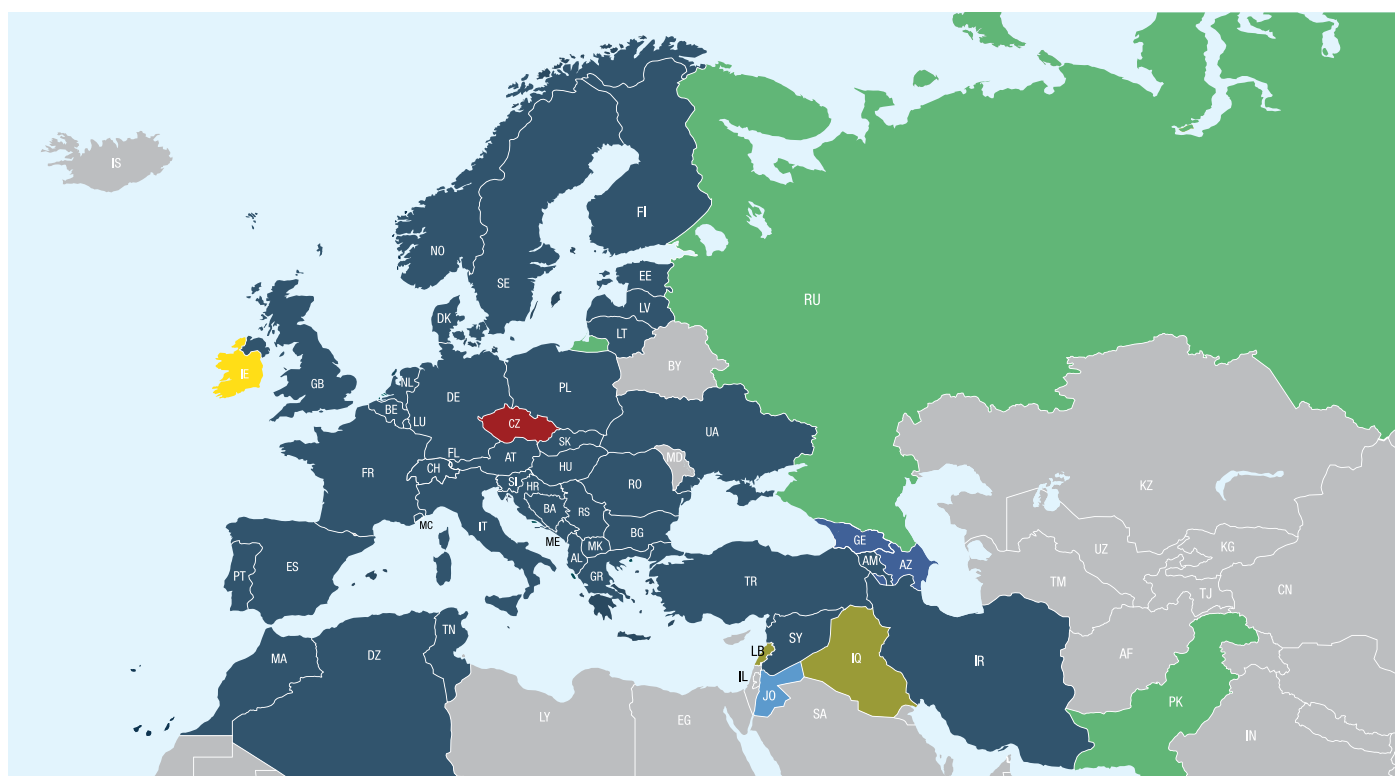
Ainsi, dans un instrument daté du 6 août 2015, la Slovaquie a totalement retiré ses réserves, et dans un

instrument daté du 18 août 2015 le Royaume-Uni a retiré ses réserves aux appendices F et G.

Depuis la fin août 2015, c'est donc sur 20 016 km supplémentaires de réseau ferroviaire en Slovaquie et au Royaume-Uni que les Règles uniformes APTU et ATMF s'appliquent. Le Secrétariat de l'OTIF se félicite de cette avancée vers l'unification du droit en matière de transports internationaux ferroviaires sur une aire homogène du Maghreb au Moyen-Orient en passant par l'Europe.

## CHAMP D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE DE LA COTIF ET SES APPENDICES

État au 1<sup>er</sup> novembre 2015























# TABLEAU RÉCAPITULATIF DU CHAMP D'APPLICATION DE LA COTIF ET SES APPENDICES

■ État membre de l'OTIF et de l'UE



























■ État membre de l'OTIF

État au 1<sup>er</sup> novembre 2015

			CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	Convention non ratifiée	Commentaires
AL	Albanie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DZ	Algérie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AM	Arménie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AT	Autriche		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 <sup>er</sup> juillet 2011
AZ	Azerbaïdjan		✓	✓	✓						
BE	Belgique		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 8 février 2012
BA	Bosnie-et-Herzégovine		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
BG	Bulgarie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 17 décembre 2012
HR	Croatie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CZ	République tchèque		✓	✓	✓	✓					
DK	Danemark		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 7 juillet 2011
EE	Estonie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 9 août 2013. Application sur certaines lignes uniquement
FI	Finlande		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 <sup>er</sup> juillet 2011
FR	France		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Les réserves contre les APTU ont été retirées avec effet au 3 février 2014, contre les CUI avec effet au 4 mars 2014 et contre les ATMF avec effet au 1 <sup>er</sup> juillet 2015
GE	Géorgie		✓	✓	✓						Application sur certaines lignes uniquement
DE	Allemagne		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI levées avec effet au 1 <sup>er</sup> janvier 2012 et contre les APTU/ATMF au 1 <sup>er</sup> janvier 2013
GR	Grèce		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 13 septembre 2011
HU	Hongrie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 16 février 2012
IR	Iran		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IQ	Iraq										Qualité de membre de l'OTIF suspendue
IE	Irlande									✓	
IT	Italie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LV	Lettonie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 26 avril 2013
LB	Liban										Qualité de membre de l'OTIF suspendue



État au 1<sup>er</sup> novembre 2015

			CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	not yet ratified	Commentaires
FL	Liechtenstein		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LT	Lituanie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 10 novembre 2011
LU	Luxembourg		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 11 janvier 2012
MK	(ERY de) Macédoine		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MC	Monaco		✓	✓	✓	✓	✓	✓			
ME	Monténégro		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA	Maroc		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NL	Pays-Bas		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 <sup>er</sup> janvier 2012
NO	Norvège		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 18 juin 2014
PK	Pakistan			✓							
PL	Pologne		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 <sup>er</sup> janvier 2012
PR	Portugal		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 13 mai 2013
RO	Roumanie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 <sup>er</sup> mars 2013
RU	Russie			✓							Application sur certaines lignes uniquement
RS	Serbie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SK	Slovaquie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 27 août 2015
SI	Slovénie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 19 octobre 2012
ES	Espagne		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 16 avril 2014
SE	Suède		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CH	Suisse		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY	Syrie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TN	Tunisie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR	Turquie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA	Ukraine		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
GB	Royaume-Uni		✓	✓	✓	✓		✓	✓		Réserves contre les APTU/ATMF levées avec effet au 28 août 2015
EU	Union européenne		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		

## DOCUMENT FINAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ET ENTRÉE EN VIGUEUR DES MODIFICATIONS

La 12<sup>e</sup> Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), qui s'est réunie les 29 et 30 septembre à Berne en Suisse, a adopté des modifications à la COTIF et à ses appendices, dont le détail apparaît dans [le Document final](#). Les modifications à la Convention adoptées par la 12<sup>e</sup> Assemblée générale entreront en vigueur douze mois après que deux tiers des États membres les auront approuvés conformément à leur droit national.

Les modifications des appendices D (CUV), F (APTU) et G (ATMF) adoptées par la 12<sup>e</sup> Assemblée générale entreront quant à elles en vigueur douze mois après que la moitié des États membres les auront approuvés conformément à leur droit national. Dans les deux cas, les modifications n'entreront pas uniquement en vigueur dans les États qui les auront approuvés dans le cadre de leur procédure nationale, mais dans l'ensemble des États membres, à l'exception de ceux qui auront émis en amont une déclara-

tion de non-application.

Au vu de la modestie des modifications adoptées par la 12<sup>e</sup> Assemblée générale par rapport à celles adoptées par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale avec le Protocole de Vilnius, le Secrétaire général de l'OTIF espère que les procédures nationales seront suffisamment simples pour permettre une entrée en vigueur rapide des différentes modifications.

*Carlos del Olmo*



## « SOLUTIONS PRATIQUES POUR LE TRAFIC FERROVIAIRE TRANSFRONTALIER »

La 8<sup>e</sup> Réunion interservices internationale des États membres de l'OSJD « Solutions pratiques pour le trafic ferroviaire transfrontalier » s'est tenue à Gdańsk en Pologne les 22 et 23 septembre 2015, sous l'égide de la Commission pour la politique des transports et la stratégie de développement.

Des représentants des ministères des transports, des administrations ferroviaires ainsi que des autorités de contrôle des frontières et de douanes des États membres de l'OSJD y participaient. Des organisations internationales telles que la CEE-ONU, la CESAP-ONU, l'UE et l'OTIF étaient également représentées.

L'OTIF était représentée par M. Davenne, son Secrétaire général, et par M. del Olmo, chef de son service juridique.

Au cours de la réunion, les participants ont exposé et détaillé les améliorations en matière de facilitation ferroviaire introduites dans leurs pays et leurs réseaux ferroviaires respectifs ces deux dernières années. Il a également été question des améliorations apportées à la circulation transfrontalière des marchandises et des voyageurs entre les États membres de l'OSJD, qui ont permis de minimiser les retards de passage aux frontières. Il s'agissait par exemple des technologies innovantes utilisées dans les gares frontières ferroviaires, de la mise en œuvre de l'annexe 9 « Facilitation du passage des frontières dans le transport international de marchandises par chemin de fer » à la Convention internationale sur l'harmonisation de 1982, de l'utilisation de la lettre de voiture commune CIM/SMGS, de la circulation électronique des documents, de l'échange de données électroniques entre les administrations, etc.

Le Secrétariat de l'OTIF a pu faire une présentation et informer cet important forum des derniers développements à l'OTIF en matière de facilitation du passage des frontières. Il a fait état du champ d'application de la COTIF et de ses appendices et des derniers développements quant à l'utilisation de la lettre

de voiture. Les participants ont réservé un bon accueil à ces informations au vu de l'utilisation désormais commune de cet important document pour le trafic ferroviaire entre l'Europe et l'Asie. Pendant cette présentation, M. del Olmo a également mentionné la participation de l'OTIF au groupe d'experts de la CEE-ONU pour l'uniformisation du droit ferroviaire et a conclu avec un compte-rendu sur l'étude de l'OTIF sur la facilitation ferroviaire.

Comme il est coutume dans les réunions de l'OSJD, les participants sont convenus au terme de la réunion d'une déclaration finale.

Cette déclaration demande aux gouvernements, ministères en charge du secteur ferroviaire, autorités de contrôle des frontières, douanes et autres autorités procédant à des contrôles aux frontières ainsi qu'aux chemins de fer des États membres de l'OSJD :

“*d'œuvrer* en faveur de l'application des dispositions de l'annexe 9 à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 ;

*de renforcer* les interactions des corridors ferroviaires de l'OSJD, des corridors ferroviaires de fret de l'UE et du réseau ferré transasiatique, y compris pour les questions de facilitation du passage des frontières, avec possible application des recommandations de la CESAP-ONU ;

*d'encourager* l'adoption et l'application des mesures globales communes des administrations des chemins de fer, des contrôles aux frontières et des douanes

qui visent à réduire le temps nécessaire au franchissement des frontières, notamment dans les corridors ferroviaires de l'OSJD ;

*de prêter attention* à la nécessité d'organiser des actions communes coordonnées pour les contrôles aux frontières, les douanes et les autres autorités de contrôle et organisations ferroviaires afin de réduire le temps nécessaire au franchissement des frontières pour les trains de voyageurs et de marchandises ;

*de faire en sorte* que les contrôles aux frontières et douaniers soient les plus rapides possibles ;

*d'introduire* et d'appliquer tambour battant des technologies avancées pour les contrôles ;

*de soutenir* et de prendre des mesures pour la création d'un espace d'information unique pour les systèmes de transport ferroviaires des États membres de l'OSJD, ce qui inclut le contrôle aux frontières, les structures douanières et autres autorités de contrôle, en connectant les réseaux de communication des entreprises de télécommunications dans ces pays ;

*de promouvoir* l'utilisation de la lettre de voiture commune CIM/SMGS pour le transport international ferroviaire de marchandises ;

*de contribuer* à organiser le transport d'envois postaux par le rail, à l'aide de procédures simplifiées.”

Carlos del Olmo



Carlos del Olmo. Photo : Ion Cutieru - OSJD



## UN SÉMINAIRE À L'AGENCE FERROVIAIRE EUROPÉENNE

Monsieur Bas Leermakers, chef du département technique du Secrétariat de l'OTIF, a été invité à réaliser une présentation à l'Agence ferroviaire européenne (AFE). L'objectif du séminaire de l'AFE était de présenter le travail de l'OTIF et ainsi permettre aux responsables de projet de l'Agence une

meilleure prise en compte des travaux de l'OTIF.

Le séminaire a permis de réunir une vingtaine de personnes-clés au sein de l'AFE. Ingénieurs, juristes, spécialistes d'interopérabilité ou de sécurité, les participants ont été réceptifs et actifs tout au long des quatre heures de présentation.

Réellement interactive, cette session a été un succès et a donné lieu à un ping-pong de questions/réponses réciproquement apprécié.



## SUR LA « ROUTE DE LA SOIE »

Le Secrétaire général de l'OTIF a été invité à participer au forum « Route de la soie » à Tbilissi en Géorgie les 15 et 16 octobre 2015.

Organisé par le ministère géorgien de l'économie et du développement durable, le ministère géorgien des affaires étrangères, la République populaire de Chine, la Banque asiatique de développement et l'Agence pour le développement de l'entrepreneuriat LEPL, le forum « Route de la soie » a rassemblé un grand nombre de participants et intervenants prestigieux, de l'Asie à l'Europe en passant par les pays du Golfe et les États-Unis. (<http://www.tbilisisilkroad.ge/en/speakers/>)

Ministres et délégations ministérielles, directeurs et représentants d'organisations internationales, directeurs d'entreprises ferroviaires et société civile ont pu discuter pendant deux jours avec l'objectif de développer et d'imaginer les solutions futures pour la « Route de la soie ».

Cette route, qui reliera demain Pékin à Bruxelles, entre dans une nouvelle époque et continue de mobiliser les pays qu'elle traverse. Elle représente une réelle opportunité pour les transports ferroviaires internationaux ; en témoigne la ligne Bakou-Tbilissi-Kars. Le Secrétaire général a eu l'honneur de présenter l'OTIF et son rôle de pont entre ses États membres. Il a notamment

insisté sur la valeur ajoutée du droit unifié de l'OTIF dans le contexte des investissements croissants en infrastructures et en nouveaux matériels roulants que ce grand projet fédère. Participant à la table ronde « Transports et infrastructure : s'adapter aux besoins des échanges internationaux », il a rappelé que la raison d'être de l'Organisation est d'édifier un droit unifié pour l'Afrique, l'Europe et l'Asie ; un droit crucial pour permettre un trafic ferroviaire eurasiatique sans solution de continuité et réellement compétitif avec la voie maritime.

Le forum « Route de la soie » a abouti à une déclaration commune consultable ici : <http://tbilisisilkroad.ge/uploads/Tbilisi-JointDeclaration.pdf>



# LA COOPÉRATION ENTRE LE SECRÉTARIAT DE L'OTIF ET LES INSTITUTIONS DE L'UE

Afin d'assurer l'efficacité et la cohérence de la réglementation et de permettre à toutes les parties de se faire entendre, il est crucial que l'UE et l'OTIF coopèrent. L'arrangement administratif de 2013 entre le Secrétariat de l'OTIF, la DG MOVE et l'Agence ferroviaire européenne a jeté les bases d'une coopération productive grâce à laquelle les intérêts des États non membres de l'UE sont mis en avant dès les phases initiales de développement de la réglementation technique de l'UE, qui peut alors intégrer la dimension OTIF. Cette coopération permet également à l'OTIF de profiter de l'expertise de l'UE sans avoir à fournir cette même expertise (et en évitant les coûts associés) et garantit que la réglementation est adaptée et utile dans tous les États parties de l'OTIF.

Les objectifs de l'OTIF comprennent la promotion et la facilitation du trafic international. À cette fin, des règles techniques harmonisées avec celles apparaissant dans les STI de l'UE sont élaborées pour servir de base à l'admission de véhicules en trafic ferroviaire international. La nécessité de l'équivalence entre les règles techniques de l'UE et de l'OTIF est établie dans les articles 3a et 6 des ATMF. L'UE et l'OTIF sont donc toutes deux tenues de préserver l'équivalence des règles existantes et d'étendre l'équivalence avec les nouvelles règles.

## Les évolutions de la réglementation technique au sein de l'UE

Au sein de l'UE, c'est l'Agence ferroviaire européenne qui met au point les règles techniques. Assistée de ses groupes de travail constitués d'experts des États membres de l'UE et du secteur ferroviaire, l'Agence rédige des recommandations pour l'adoption ou la modification de STI et les soumet à la Commission européenne. Avant d'adopter ces STI, la Commission européenne demande l'avis des États membres de l'UE.

## Les évolutions de la réglementation technique au sein de l'OTIF

Les experts techniques de l'OTIF sont convenus qu'il ne serait pas efficace de rediscuter tous les éléments mis au point au sein de l'UE. Ils débattent donc principalement de la meilleure manière de transposer les dispositions de l'UE dans la COTIF car des adaptations peuvent être nécessaires à cette fin en raison des différences entre le droit de l'UE et la COTIF. Les dispositions de l'UE relatives à l'ouverture du marché et à la concurrence, par exemple, imposent de distinguer les responsabilités de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire d'infrastructure. Dans la COTIF, cela n'est pas toujours nécessaire.

Cette méthode de travail permet au Secrétariat de l'OTIF de travailler avec une équipe relativement petite et de limiter les contributions financières des États membres puisqu'il n'est pas nécessaire de conserver une expertise dans tous les domaines techniques.

## Une approche coordonnée

En principe, les dispositions techniques élaborées par l'UE sont reprises dans la COTIF sans que leurs détails techniques soient rediscutés. Par suite de cette approche dite « par étapes » (la première étant l'élaboration au sein de l'UE et la seconde la transposition dans la COTIF), les évolutions techniques sous l'égide de l'Agence présentent un intérêt commun pour l'OTIF et l'UE, laquelle doit également songer, dès les phases initiales de développement, aux conséquences pour la COTIF.

## L'arrangement administratif entre le Secrétariat de l'OTIF, l'Agence ferroviaire européenne et la DG MOVE

Afin d'assister l'UE et de représenter les intérêts de ses États non membres de l'UE, le Secrétariat de l'OTIF travaille en étroite collaboration avec les institutions européennes, et en particulier avec l'Agence ferroviaire européenne et la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG MOVE). En octobre 2013, ces trois parties ont signé un arrangement administratif, consultable sur le site de l'OTIF, qui jettent les bases de la

coopération à plusieurs niveaux. Ainsi, le savoir-faire technique de l'Agence et des organismes représentant le secteur ferroviaire bénéficie au développement de la COTIF.

Sur la base de cet accord :

- des experts désignés de l'OTIF sont invités à participer aux réunions de l'Agence ferroviaire européenne pour y représenter les intérêts de tous les États parties de l'OTIF non membres de l'UE et pouvoir influencer les évolutions au sein de l'UE. Le représentant de l'OTIF est généralement un membre du personnel du Secrétariat de l'OTIF, mais peut également être un expert de l'un des États membres de l'Organisation ;
- des représentants de la Commission européenne et de l'Agence sont invités à présenter les évolutions récentes au sein de l'UE au groupe de travail permanent WG TECH de l'OTIF afin que les États parties de l'OTIF non membres de l'UE puissent en être informés, les commenter et poser des questions ;
- le Secrétaire général est convié à participer en qualité d'observateur, personnellement ou par délégation, au comité RISC qui révisé les recommandations de l'Agence avant qu'elles n'entrent dans le droit de l'UE. peut ainsi suivre l'évolution juridique des sujets pour lesquels l'Agence et son groupe de travail ont conclu leurs travaux ;
- l'Agence et le Secrétariat de l'OTIF ont mis en place des registres communs pour le marquage des détenteurs de véhicules (registre MDV) et les entités chargées de l'entretien (registre ECE) ;
- les trois parties ont des réunions de direction régulières afin de se coordonner et de discuter des sujets d'intérêt commun. Ils peuvent y engager de nouvelles activités et traiter des questions stratégiques.

### Éveiller l'intérêt des États non membres de l'UE

Le Secrétariat de l'OTIF a à cœur de travailler avec les États parties non membres de l'UE afin de comprendre au mieux leurs intérêts. À cette fin, il participe à des séminaires et ateliers, créant si possible des synergies avec, par exemple, l'UIC. Dans cette même optique, il a récemment mis en place un programme de formation d'experts dans le cadre duquel un représentant de l'autorité compétente d'un État partie suit plusieurs mois de formation au siège de l'OTIF. Les conditions générales du programme sont disponibles sur internet et les États membres incités à proposer des candidats.

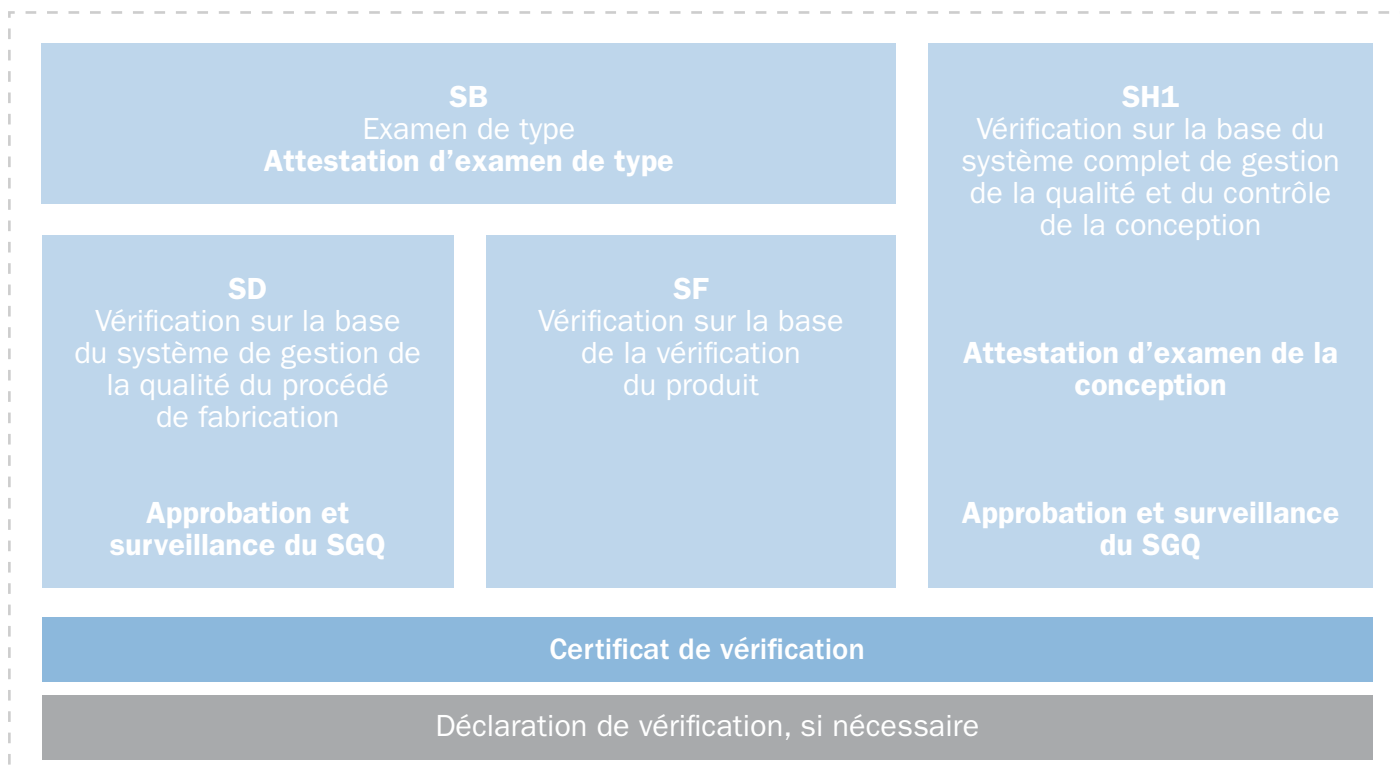
*Bas Leermakers*





## Évaluation de la conformité des sous-systèmes structurels

Le schéma ci-dessous présente la structure des modules de vérification applicables pour les sous-systèmes.



Modules de vérification pour les sous-systèmes<sup>4</sup>

Le module SH1 peut être utilisé seul pour la vérification d'un sous-système. Les modules SD et SF peuvent uniquement être utilisés après l'application du module SB.

La vérification se conclut par l'émission d'un certificat ou d'une déclaration de vérification.

Une déclaration PTU de vérification peut être établie par choix ou par obligation si cela est requis par la loi dans l'État partie où la demande d'évaluation au titre du module a été déposée. Dans ce cas, les dispositions de la PTU relatives à la déclaration PTU de vérification s'appliquent.

Les États parties membres de l'Union européenne appliquent le droit de l'UE en matière de déclarations CE de vérification.

#### Les sous-systèmes :

Selon leur définition juridique, les sous-systèmes sont le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU. Ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle.

En d'autres termes, un sous-système est une partie du système ferroviaire qui doit pouvoir fonctionner avec les autres sous-systèmes pour que marche l'ensemble du système ferroviaire. C'est pour cette raison que les exigences applicables aux sous-systèmes comportent des spécifications sur les interfaces avec les autres sous-systèmes. Les sous-systèmes sont définis dans la PTU GEN-B.

#### Les sous-systèmes structurels incluent :

- l'infrastructure,
- l'énergie,

- les systèmes de contrôle-commande et signalisation au sol,
- les systèmes de contrôle-commande et signalisation à bord,
- le matériel roulant.

#### Les sous-systèmes fonctionnels incluent :

- l'exploitation et la gestion du trafic,
- la maintenance,
- les applications télématiques au service des voyageurs et au service du fret.

Un véhicule peut comprendre un sous-système (matériel roulant) ou deux (matériel roulant + contrôle-commande et signalisation à bord). Le premier cas concerne par exemple les wagons de marchandises et les voitures de voyageurs, le second les locomotives et les rames. Pour qu'un véhicule soit accepté au trafic international, il doit satisfaire aux spécifications techniques applicables en vertu des APTU, des ATMF et des PTU

<sup>4</sup> Adapté de: [http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-TSI-Guide-Annex02\\_FR.pdf](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-TSI-Guide-Annex02_FR.pdf)

Documents émis par les organismes d'évaluation.

## Teneur des modules de vérification

### Module SB « Examen de type »

L'examen de type fait partie de la procédure par laquelle un organisme d'évaluation examine la conception technique d'un sous-système et vérifie et atteste qu'elle satisfait aux exigences des PTU qui lui sont applicables.

L'examen de type comprend :

- l'évaluation de l'adéquation de la conception technique par un examen de la documentation technique et des résultats des essais complémentaires,
- l'examen d'un échantillon du sous-système complet, représentatif de la fabrication envisagée.

Pour clore la vérification PTU, l'un des modules suivants doit ensuite être appliqué :

- SD : Vérification PTU sur la base du système de gestion de la qualité du procédé de fabrication
- SF : Vérification PTU sur la base de la vérification du produit

### Module SD « Système de gestion de la qualité du procédé de fabrication »

Ce module s'intéresse au respect du système de gestion de la qualité au cours de la production du sous-système.

### Module SF « Vérification PTU sur la base de la vérification du produit ».

Ce module repose sur la vérification des produits. À la différence du module précédent (axé sur le système de gestion de la qualité), chaque sous-système est ici examiné séparément.

### Module SH1 « Vérification sur la base du système complet de gestion de la

### qualité et du contrôle de la conception »

La vérification PTU sur la base du système complet de gestion de la qualité (SGQ) et du contrôle de la conception fait partie de la procédure visant à vérifier que le sous-système concerné satisfait aux exigences de la PTU.

Le SH1 s'appuie sur un SGQ intégralement déployé. Les tâches de l'organisme d'évaluation portent sur l'évaluation et la surveillance du SGQ et l'examen des informations fournies par le demandeur. Ce module requiert un très haut niveau de responsabilité et une culture de la qualité de la part du fabricant.

- Fabrication

La conception, la fabrication, l'inspection finale et l'essai du sous-système concerné sont couverts par un système de gestion de la qualité approuvé.

- Système de gestion de la qualité

Le demandeur apporte la preuve que son système de gestion de la qualité est certifié. Le système de gestion de la qualité garantit la conformité du sous-système avec les exigences des PTU qui lui sont applicables.

- Vérification de la conformité

L'organisme d'évaluation est chargé d'apporter la preuve de la conformité du sous-système avec la PTU applicable par le biais d'un système de gestion complet de la qualité et d'un examen de la conception.

- Surveillance continue sous la responsabilité de l'organisme d'évaluation

La surveillance a pour but d'assurer que le demandeur s'acquitte correctement des obligations découlant du système de gestion de la qualité agréé.

Le demandeur autorise l'organisme d'évaluation à accéder, à des fins

### Les organismes d'évaluation :

Avant leur utilisation en trafic international, la conformité des nouveaux sous-systèmes structurels avec les dispositions des PTU applicables est évaluée par les organismes d'évaluation. L'organisme d'évaluation peut être l'autorité nationale compétente elle-même ou toute autre entité reconnue ou accréditée par un État partie conformément à l'article 5 de la COTIF. Dans les États membres de l'UE ou qui appliquent le droit de l'UE, le rôle de l'organisme d'évaluation est rempli par les « organismes notifiés ».

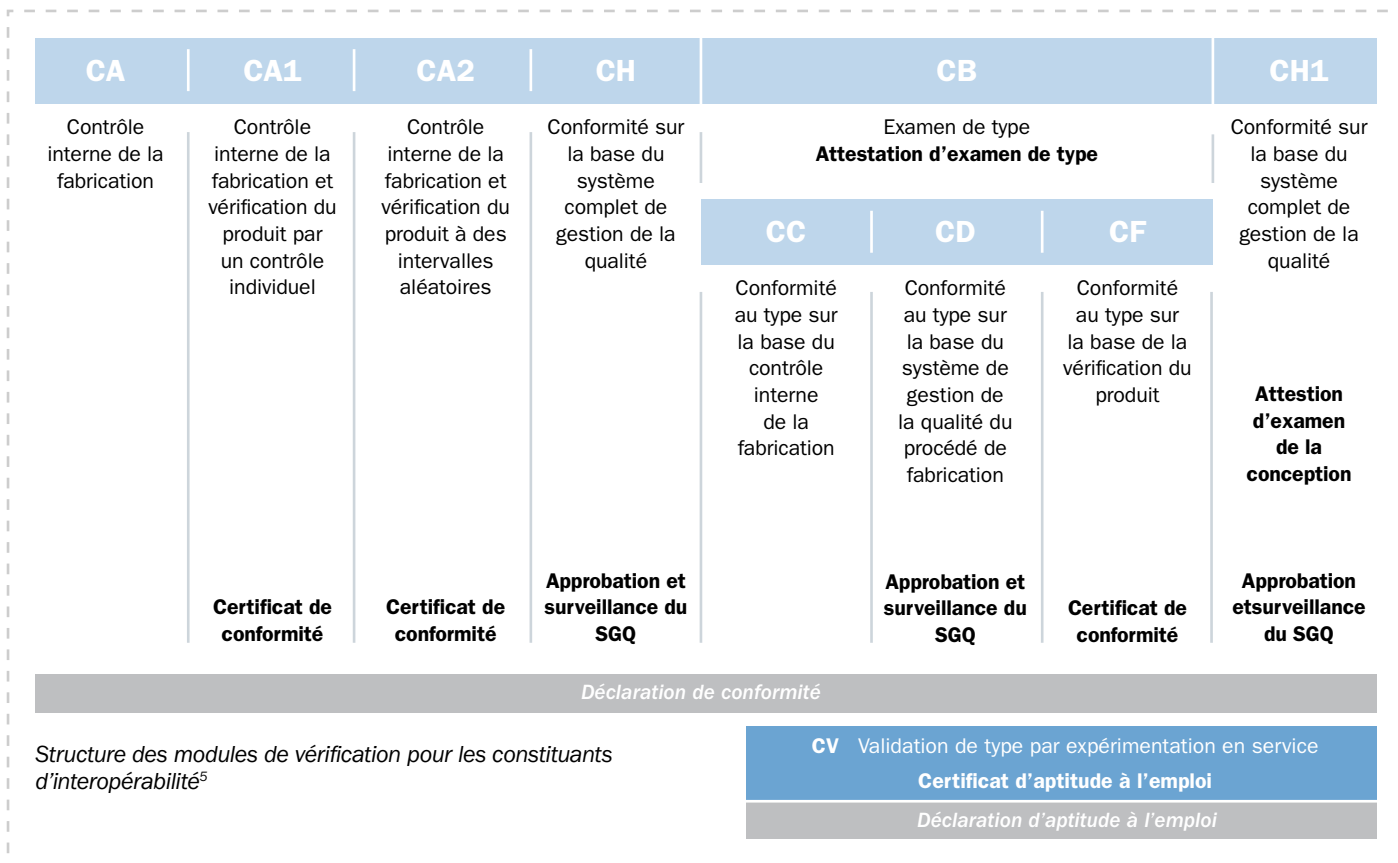
L'organisme d'évaluation doit suivre les procédures décrites dans les modules d'évaluation définis dans la PTU GEN-D. Les types de modules utilisés dépendent premièrement de ce qu'autorise la PTU structurelle en question et deuxièmement de ce qu'ont convenu le demandeur et l'organisme d'évaluation. Le travail d'évaluation débute pendant la phase de conception d'un projet et se poursuit jusqu'à ce que la dernière unité soit produite. Cela signifie que l'organisme d'évaluation devrait être impliqué dès le début du projet. Le résultat de ces contrôles devrait être valide et reconnu dans tous les autres États parties pour les admissions ultérieures, en vertu de l'article 6a des ATMF.

d'audits périodiques, aux lieux de conception, de fabrication, d'inspection, d'essai et de stockage et lui fournit toutes les informations nécessaires.



## Évaluation de la conformité des constituants d'interopérabilité

La PTU GEN-D dispose que la certification des constituants d'interopérabilité n'est pas obligatoire. Toutefois, lorsqu'une certification est souhaitée, les constituants d'interopérabilité qui ont été intégrés dans un sous-système doivent être évalués conjointement à ce sous-système. Le schéma ci-dessous présente les modules applicables pour la certification des constituants d'interopérabilité.



Pour la certification, les combinaisons suivantes sont possibles :

- les modules CA, CA1, CA2, CH et CH1 peuvent être utilisés seuls pour l'évaluation de la conformité d'un constituant d'interopérabilité ;
- les modules CC, CD et CF peuvent être utilisés uniquement après l'application du module CB ;
- le module CV intervient toujours en complément des modules CB+CC, CB+CD, CB+CF ou CH1.

Les constituants d'interopérabilité ne peuvent être mis sur le marché qu'une fois la déclaration d'aptitude à l'emploi et la déclaration de conformité émises.

### Les constituants d'interopérabilité (CI) :

Selon leur définition juridique, les CI sont « tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire ». La notion de CI recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels. En d'autres termes, un CI est un produit qui peut être conçu, produit et vendu séparément d'un sous-système. Les roues, pantographes et attelages automatiques sont des exemples de CI pour les

véhicules ferroviaires. Au moins un des paramètres d'un CI peut être évalué et certifié séparément du sous-système ; les évaluations et la certification subséquentes concernent l'intégration correcte du CI dans le sous-système. La PTU applicable à un sous-système comporte une liste des constituants considérés comme des CI et inclus dans le sous-système. Le chapitre 5 de chaque PTU spécifie les exigences relatives aux CI. Aux termes du chapitre 2 de la PTU GEN-D, même si les CI se prêtent à l'évaluation séparée du sous-système, une telle évaluation n'est pas obligatoire dans la COTIF, alors qu'elle l'est au sein de l'UE.

<sup>5</sup> Adapté de : [http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-TSI-Guide-Annex02\\_FR.pdf](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-TSI-Guide-Annex02_FR.pdf)

**Documents émis par les organismes d'évaluation.**

*Documents émis par les fabricants ou leurs mandataires.*

## Procédure d'évaluation de l'intégration en sécurité d'un sous-système dans son environnement

La PTU GEN-D dispose qu'avant d'émettre une admission technique, l'autorité nationale doit établir que la mise en service du sous-système structurel en question ne réduira pas le degré de sécurité du système ferroviaire.

L'État partie doit en particulier vérifier :

- la compatibilité technique de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent,

- l'intégration en sécurité des sous-systèmes dans leur environnement.

Lorsqu'il n'existe aucune PTU pertinente couvrant l'exigence essentielle de compatibilité technique (p. ex. l'interface avec les systèmes hérités

de signalisation/de protection des trains, ou les sous-systèmes d'infrastructure, d'énergie et de CCS non conformes aux PTU), les règles nationales notifiées s'appliquent.

L'exigence d'une « intégration en sécurité » fait également partie des exigences essentielles et doit être couverte par la PTU applicable et/ou les règles nationales notifiées.

Si ni les PTU, ni les règles nationales notifiées applicables ne fournissent une base adéquate à l'évaluation complète de la conformité aux exigences essentielles, le demandeur doit procéder à une évaluation et une appréciation des risques explicites conformément à la PTU GEN-G « Évaluation et appréciation des risques ».

### Choix des modules

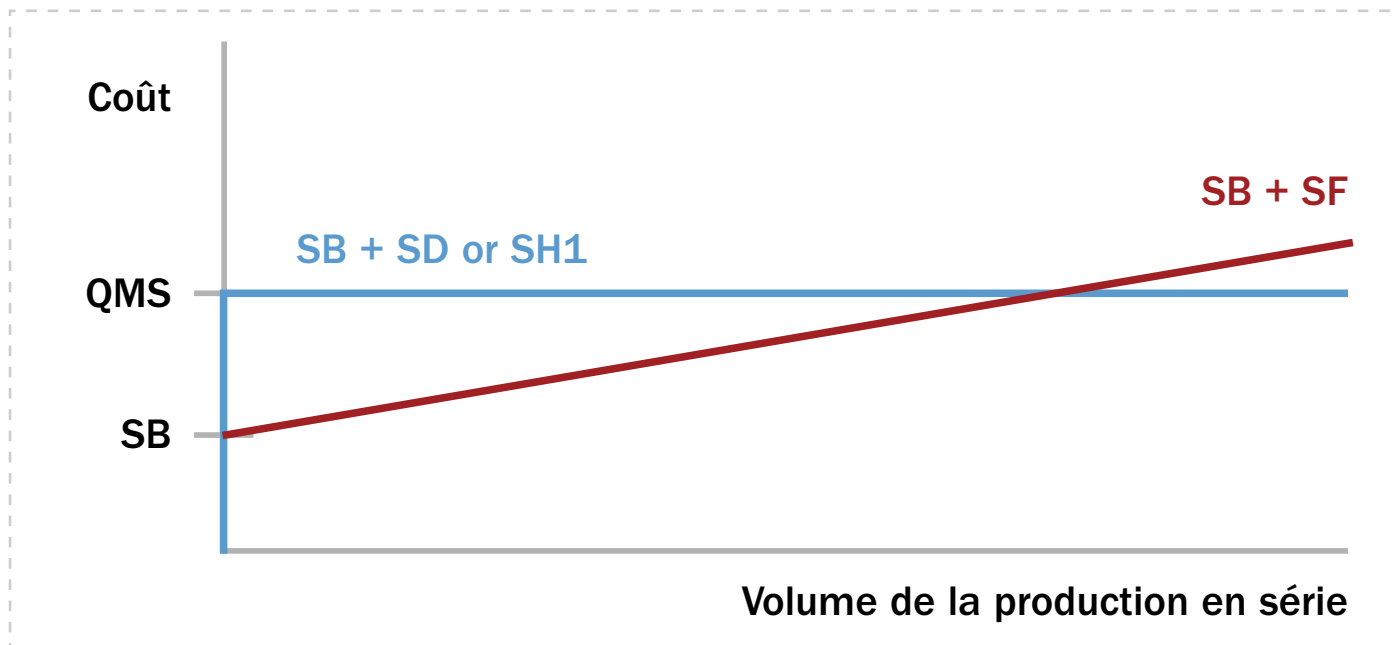
Chaque PTU précise les modules pouvant être utilisés pour l'évaluation de la conformité d'un constituant d'in-

teropérabilité ou pour la vérification d'un sous-système. C'est au fabricant du constituant d'interopérabilité ou au demandeur de la vérification du sous-système qu'il revient de choisir, parmi les modules présentés dans les PTU, le module ou la combinaison de modules qu'il souhaite utiliser.

Certains de ces modules présentent des coûts fixes plus élevés<sup>6</sup> (ainsi, l'application de SB+SD ou de SH1 entraîne des coûts avant même la fabrication de la première unité) et des coûts marginaux moins élevés pour chaque nouvelle unité. Plus le volume de production en série est élevé, plus ces modules sont indiqués.

Le choix du module peut avoir un impact important en termes de coûts et de temps. Il n'est pas possible d'énoncer une règle générale quant au choix du module. Ce choix dépend de la situation particulière de chaque société et des caractéristiques spécifiques des produits.

Maragarethe Koschmider



Coût d'application des différents modules d'évaluation de la conformité en fonction du volume de la production en série<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Extrait de : [http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-TSI-Guide-Annex02\\_FR.pdf](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-TSI-Guide-Annex02_FR.pdf)

<sup>7</sup> Source : [http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-TSI-Guide-Annex02\\_FR.pdf](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/IU-TSI-Guide-Annex02_FR.pdf)

## 47<sup>e</sup> SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU (Genève, 22-26 juin 2015)

Du 22 au 26 juin 2015 a eu lieu la 47<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 22 États disposant du droit de vote et plus de 30 organisations non gouvernementales ont participé. Toutes les décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU se répercutant sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses de tous les modes de transport, l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y étaient elles aussi représentées.

Puisqu'il s'agissait de la première session du cycle 2015-2016, de nombreux sujets n'ont été qu'introduits et les discussions et décisions ont été repoussées aux prochaines sessions. Au terme du cycle, les décisions seront reprises par l'OTIF dans l'édition 2019 du RID et par la CEE-ONU dans l'ADR et l'ADN 2019, dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses.

La session a notamment abordé les questions suivantes :

### Classification

Marchandises dangereuses dans les machines, appareils ou objets

La question de la classification et du transport de différentes marchandises dangereuses contenues dans des machines, appareils ou objets pour lesquelles il n'existe pas de désignation officielle de transport dans la liste des marchandises dangereuses au chapitre 3.2 a été plusieurs fois discutée au cours de la dernière période biennale.

La disposition spéciale 301 apparaissant dans le Règlement type de l'ONU et associée au numéro ONU 3363 (« Marchandises dangereuses contenues dans des machines ou marchandises dangereuses contenues dans des appareils ») délimite le domaine de validité de cette rubrique aux machines et appareils qui ne contiennent que des matières dangereuses autorisées au transport en quantités limitées. La quantité de matières dangereuses contenue ne peut excéder la valeur in-

diquée dans la colonne (7a) du tableau A.

Le Royaume-Uni a soumis à la réunion une proposition actualisée pour que soient insérés dans la liste des marchandises dangereuses treize nouveaux numéros ONU pour les marchandises dangereuses contenues dans les machines, appareils ou objets qui ne remplissent pas les conditions de transport en quantités limitées et pour lesquelles il n'existe pas de désignations officielles de transport. L'affectation des matières concernées dans les différentes rubriques se ferait en fonction de la classe à laquelle elles appartiennent. Une nouvelle disposition spéciale précisant les principes de classement dans ces rubriques et une nouvelle instruction d'emballage devraient également être associées à ces nouveaux numéros ONU.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a soutenu cette proposition à la majorité. Puisqu'elle n'était présentée que dans un document informel, le Royaume-Uni préparera pour la prochaine session un document officiel révisé qui tiendra compte des commentaires et suggestions reçus pendant la réunion.

### Emballages

Température pendant l'épreuve de pression interne hydraulique des emballages et des grands récipients pour vrac (GRV)

Le 6.1.5.5 et le 6.5.6.8 réglementent l'épreuve de pression interne hydraulique des emballages et des grands récipients pour vrac (GRV) en fixant la valeur minimale et la durée de

Le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU produit le Règlement type de l'ONU, qui sert de base commune à toutes les prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport et dont l'objectif est de faciliter le transport multimodal des marchandises dangereuses.

la suppression hydraulique à appliquer. Ils ne prescrivent toutefois rien quant à la température de l'eau pendant l'épreuve. Or, celle-ci a des répercussions importantes sur le comportement mécanique des plastiques puisque plus la température est élevée plus les propriétés mécaniques se détériorent. Les séries d'essais réalisées sur des bidons en plastique par l'institut fédéral allemand pour la recherche et les essais des matériaux ont montré que la défaillance de l'emballage survenait à des moments très différents en fonction de la température de l'eau. Ainsi, l'épreuve peut être réussie lorsque l'eau est à 10 °C ou 15 °C, mais pas à 21 °C.

Pour que les résultats des différents laboratoires d'épreuve soient comparables, l'Allemagne a proposé de fixer la limite inférieure de température de l'eau à 12 °C. Si aucune valeur limite n'était fixée, des épreuves pourraient être réalisées à des températures plus basses afin d'économiser sur les matériaux d'emballage. La Norvège a appuyé cette proposition mais en demandant de l'étendre aux emballages

composites plastiques et en suggérant qu'un facteur de correction puisse être pris en compte pour la pression intérieure à appliquer lorsque la température de l'eau est supérieure à 12 °C.

Tandis que certaines délégations ont favorablement accueilli ces exigences supplémentaires au titre de la comparabilité des résultats des épreuves, d'autres ne distinguaient pas de problèmes de sécurité qui les justifieraient.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU est toutefois convenu de réexaminer cette question lors d'une future réunion. Les points suivants devraient entre autres faire l'objet d'un nouveau document : motifs de sécurité, justification de la fixation de la valeur seuil à 12 °C, méthode de mesure de la température, extension aux emballages et GRV composites plastiques et mesures transitoires pour les épreuves de modèle type existantes.

### Marquage

Signalisation appropriée des dangers pour la classe 9 – Matières transportées à chaud et matières dangereuses pour l'environnement

À la dernière session du cycle 2013-2014, le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté l'insertion d'une nouvelle étiquette de danger de modèle 9A pour les batteries au lithium afin de mieux visualiser les risques posés par ces objets (voir bulletin n°1/2015). Les débats sur les autres modèles d'étiquettes de danger proposés pour améliorer la communication sur les risques des autres groupes de matières de la classe 9 avaient alors été repoussés à 2015-2016.

Pour la session de juin 2015, le Royaume-Uni avait préparé, selon le principe adopté pour les batteries au lithium, une proposition consécutive portant sur de nouveaux modèles d'étiquettes de danger pour des matières transportées à chaud et dangereuses pour l'environnement de la classe 9.

La plupart des délégations ont jugé qu'il n'était pas nécessaire de modifier le système existant de marquage des colis et des engins transportant ces

matières. Elles craignaient en outre que le nouveau système proposé ne sème une grande confusion et ne cause des difficultés d'application pratique résultant de la coexistence des marques pour les matières transportées à chaud et dangereuses pour l'environnement des classes 1 à 8 et des nouvelles étiquettes de danger pour les matières de la classe 9. Par conséquent, il n'a pas été donné suite au projet visant à améliorer la communication des risques pour les matières de la classe 9 au moyen de nouvelles étiquettes de danger.

### Prescriptions relatives au transport Utilisation de l'éthoxyquine pour stabiliser la farine de poisson

Les farines de poisson sont produites à partir de poissons ou morceaux de poisson séchés et broyés et sont utilisées comme additif dans les aliments pour animaux. Ces farines étant sujettes à l'inflammation spontanée, le numéro ONU 1374 « Farine de poisson (déchets de poisson) non stabilisée » a été intégré dans la classe 4.2. Lorsque la farine de poisson est stabilisée pour le transport, elle relève du numéro ONU 2216 « Farine de poisson (déchets de poisson) stabilisée » et de la classe 9. Depuis de nombreuses années, l'éthoxyquine est utilisée comme antioxydant pour stabiliser la farine de poisson et empêcher un échauffement spontané pendant le transport. En tant qu'additif alimentaire pour les animaux, l'éthoxyquine entre dans la chaîne alimentaire, bien qu'il n'y ait jusqu'ici aucune étude sur les effets de cette matière et des produits de sa dégradation sur le corps humain. Par le passé, elle servait également au traitement des fruits contre le brunissement, mais faute de données sur sa toxicité, l'Union européenne en a interdit l'utilisation comme produit phytosanitaire en 2011. Son emploi dans l'alimentation animale en est d'autant plus controversé.

Le Règlement type de l'ONU associe au numéro ONU 2216 « Farine de poisson (déchets de poisson) stabilisée » la disposition spéciale 308 qui stipule que la farine de poisson doit contenir au moins 100 mg/kg d'antioxydant (éthoxyquine) au moment de l'envoi. Le Code maritime

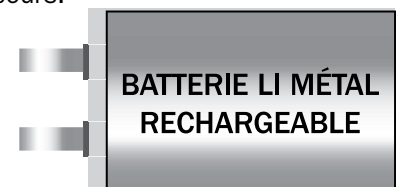
international des marchandises dangereuses (Code IMDG) prescrit même dans sa disposition spéciale 945 des valeurs plus élevées pour la teneur en éthoxyquine (entre 400 mg/kg et 1 000 mg/kg). Il autorise également l'utilisation de l'hydroxytoluène butylé (BHT) comme antioxydant.

L'*International Fishmeal and Fish Oil Organisation* (IFFO – Organisation internationale des farines et huiles de poisson) a informé le Sous-comité d'experts de l'ONU de son projet de mener des essais pour tester d'une part l'efficacité de concentrations plus basses d'éthoxyquine comme stabilisant et d'autre part des antioxydants naturels et synthétiques de substitution. Le représentant de l'IFFO informera le Sous-comité d'experts de l'ONU à sa prochaine session de l'avancée des travaux et des résultats des essais.

### Piles et batteries au lithium

Batteries au lithium métal rechargeables

Comme les années précédentes, les piles et batteries au lithium sont à l'ordre du jour de la période biennale en cours.



Pour cette réunion, la Corée du Sud a présenté un premier document sur les batteries au lithium métal rechargeables qui sont certes commercialisées depuis un certain temps, mais ne forment qu'un segment relativement restreint du marché des batteries au lithium. En raison des améliorations techniques et d'un plus large champ d'utilisation, ce segment devrait cependant croître substantiellement dans les 5 à 10 prochaines années. Dans les batteries au lithium métal rechargeables, du lithium est



Exemples de batteries au lithium métal rechargeables



utilisé pour l'anode et non du graphite comme dans les batteries au lithium ionique. L'électrode positive peut être composée d'un oxyde, d'un composé sulfuré ou d'un autre matériau. L'électrolyte employé est une matière non inflammable partiellement solide. Le grand avantage de ce type de batteries par rapport aux batteries au lithium ionique réside dans ses densités de charge volumétrique et de charge gravimétrique bien plus élevées.

Comme les batteries au lithium ionique, les batteries au lithium métal rechargeables peuvent par exemple être utilisées dans les téléphones portables, les outils, les bicyclettes, les véhicules automobiles et les grands systèmes de stockage d'énergie.

Plusieurs experts étaient d'avis qu'il n'était pas nécessaire d'introduire de nouveaux numéros ONU et qu'il suffisait de revoir la description des numéros ONU existants. Au vu des rapides progrès techniques dans ce domaine, une disposition spéciale plus générale pourrait également être prévue, qui autoriserait diverses constructions techniques de batteries.

### Transport de gaz

Transport de réservoirs à gaz destinés aux véhicules automobiles

En raison du développement de systèmes de propulsion alternatifs pour les véhicules, il est depuis quelques années de plus en plus fait recours à des véhicules fonctionnant avec des gaz inflammables. Pour les opérations de maintenance

et de réparation et pour les activités liées à l'assurance-qualité des véhicules et de leurs composants et leur élimination écologique, il est nécessaire de transporter des réservoirs à gaz usagés présentant différents niveaux de remplissage. Étant donné que selon la réglementation, les réservoirs à gaz ne peuvent être utilisés pour le transport de gaz, ils ne sont ni considérés ni agréés comme des récipients à pression au sens du chapitre 6.2 du Règlement type de l'ONU.

Pour les transports terrestres européens a été insérée dans l'édition 2013 du RID, de l'ADR et de l'ADN une nouvelle disposition spéciale 660 réglementant le transport des systèmes de confinement des gaz combustibles conçus pour être installés sur des véhicules automobiles et qui contiennent ces gaz. Ni le Règlement type de l'ONU, ni le Code IMDG, ni les Instructions techniques de l'OACI ne prévoient de possibilité de transport réglementaire et conforme au droit de ces systèmes. Afin de rendre ces transports possibles dans le monde entier, la France et l'Allemagne ont soumis au Sous-comité d'experts de l'ONU une proposition pour l'insertion d'une disposition spéciale identique dans les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. Le Sous-comité a sou-

tenu cette proposition, mais a livré des commentaires et propositions de modification utiles qui seront intégrés dans une proposition révisée pour la prochaine session.

### Prochaine session

La 48<sup>e</sup> session aura lieu du 30 novembre au 9 décembre 2015 à Genève et poursuivra les travaux sur la 20<sup>e</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU.

*Katarina Guricová*

De nombreux sujets ont été abordés à la première session de la période biennale 2015/2016, qui devront être débattus plus avant : la classification et le transport de diverses marchandises dangereuses contenues dans des machines, appareils ou outils, la fixation de la température de l'eau pour l'épreuve de pression interne hydraulique des emballages ou encore le transport de réservoirs à gaz destinés aux véhicules automobiles. D'autre part, il a été décidé de ne pas donner suite à un projet de nouveaux modèles d'étiquettes de danger visant à mieux informer des risques pour les matières de la classe 9.



*Réservoir à gaz intégré dans une voiture*

## RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN (GENÈVE, 15-25 SEPTEMBRE 2015)

### Harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Traditionnellement, la dernière session d'une période biennale de la Réunion commune est consacrée à l'harmonisation avec la nouvelle version des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (ici la 19<sup>e</sup>). Cette année, les travaux ont été préparés par un groupe de travail *ad hoc* qui s'est réuni pour une session de trois jours en avril.

Les modifications suivantes ont notamment été adoptées pour l'édition 2017 du RID/ADR/ADN :

Matière nommément mentionnée ne répondant pas aux critères de classification

Un numéro ONU et une désignation officielle de transport sont attribués aux marchandises dangereuses en fonction des dangers qu'elles présentent et de leur composition. Les marchandises les plus fréquemment transportées sont en outre nommément mentionnées dans la liste des marchandises dangereuses. Ces matières ne doivent alors plus être classées en fonction de leurs propriétés dangereuses par l'expéditeur, qui peut à la place directement utiliser la classification et les conditions de transport indiquées dans la liste des marchandises dangereuses. Tout écart par rapport à cette classification est interdit, à moins qu'il ne soit expressément admis dans une disposition spéciale.

Quand les données disponibles permettent de constater que l'entrée dans la liste des marchandises dangereuses ne rend pas suffisamment compte des dangers présentés par une matière nommément mentionnée, une proposition de modification de la classification et des conditions de transport doit être soumise au Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de

l'ONU. Lorsque la proposition est acceptée par le Sous-comité d'experts de l'ONU, l'entrée est modifiée dans l'édition suivante des Recommandations de l'ONU, puis dans les règlements des différents modes de transport. Présentée dans l'introduction du Règlement type de l'ONU avec un modèle de fiche de renseignements, cette procédure a par exemple été suivie par le passé pour les numéros ONU 2381 Disulfure de diméthyle et ONU 2809 Mercure, lorsque le risque subsidiaire de la classe 6.1 a été associé à ces deux matières.

À l'avenir, entre le moment de la découverte de propriétés supplémentaires et la modification de la liste des marchandises dangereuses pour ces matières, il sera possible, avec l'autorisation de l'autorité compétente, d'utiliser soit la rubrique collective la plus appropriée qui reflète tous les risques, soit le numéro ONU et la désignation existants accompagnés d'indications supplémentaires sur les risques. L'autorité compétente délivrant une telle autorisation devra alors soumettre au Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU une proposition de modification de la liste des marchandises dangereuses du Règlement type de l'ONU.



MSC Flaminia

Du 15 au 25 septembre 2015 a eu lieu à Genève la dernière session de la Réunion commune RID/ADR/ADN de la période biennale 2014-2015. Quelques questions restées ouvertes pourront toutefois encore être discutées à la session de mars 2016 et être prises en compte pour l'édition 2017 du RID, de l'ADR et de l'ADN. À cette session participaient 24 États, l'Union européenne, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 17 organisations non gouvernementales.

### Matières qui polymérisent

L'enquête portant sur l'accident de navigation du porte-conteneurs MSC Flaminia du 14 juillet 2012 a conclu que la polymérisation du divinylbenzène et le dégagement de chaleur qui en a résulté ont joué un rôle majeur dans l'accident. Le MSC Flaminia reliait Charleston (États-Unis) à Anvers (Belgique) lorsqu'un incendie et une explosion sont survenus en haute mer entre le Canada et le Royaume-Uni, tuant trois membres d'équipage et faisant deux blessés graves. Le déchargement du navire

n'a pu débiter que trois mois après l'accident, au Jade-Weser-Port à Wilhelmshaven en Allemagne, après que plusieurs États eurent interdit l'accès à leurs ports.

La polymérisation est une réaction chimique lors de laquelle des composés de faible poids moléculaire (monomères, oligomères) sont transformés en substances de poids moléculaire plus élevé. L'augmentation de la pression due à la polymérisation et la chaleur dégagée peuvent constituer un danger pendant le transport.

La liste des marchandises dangereuses comporte quelque 45 matières nommément mentionnées susceptibles de se polymériser et qui doivent donc être stabilisées. Ces matières peuvent présenter le danger principal des classes 2, 3, 5.1, 6.1 ou 8. Les numéros ONU 1086 Chlorure de vinyle, 1301 Acétate de vinyle, 1303 Chlorure de vinylidène et 3073 Vinylpyridines font par exemple partie de ces matières, dont les désignations officielles respectives comportent également le mot « stabilisé ».

« Stabilisé » signifie que les matières ont été conditionnées de telle sorte qu'une polymérisation intempestive est exclue. Cette stabilisation peut par exemple être produite par l'ajout d'un inhibiteur (substance chimique empêchant la polymérisation), le dégazage de la matière (visant à éliminer l'oxygène dissous et à rendre inerte l'espace libre dans le colis), ou encore le contrôle de la température pendant le transport.

Quatre numéros ont été insérés pour les matières qui polymérisent mais ne correspondent pas à la définition d'une autre classe. Pour ces matières, le seul risque à considérer est celui d'une surpression résultant en une déstabilisation et un dégagement de chaleur. Le dégagement de chaleur intempestif et l'augmentation de la pression peuvent déclencher un incendie, une explosion et, dans les cas graves, détruire le conteneur. Une montée en température causée par le rayonnement so-

laire ou un stockage à proximité de sources de chaleur peut provoquer la dégradation de l'inhibiteur et favoriser de telles réactions. Pour contrôler ce risque, il est important de garantir que l'enveloppe de confinement est suffisamment aérée afin d'éviter toute surpression en cas de déstabilisation. Des mesures de précaution doivent également être prises afin de prévenir les effets des sources de chaleur.

Carburant contenu dans des machines ou matériels

En plus des véhicules à propulsion par gaz ou liquide inflammable et des véhicules à propulsion par pile à combustible contenant du gaz ou du liquide inflammable, le numéro ONU 3166 couvre également les moteurs à combustion interne et à pile à combustible fonctionnant avec ces matières. Pour les transports terrestres, ce numéro ONU n'est jusqu'ici pas soumis aux prescriptions.

Par ailleurs, le numéro ONU 3363, qui comprend les marchandises dangereuses contenues dans les machines et appareils, est lui aussi exclu des prescriptions.

La disposition spéciale 363, associée dans le RID/ADR/ADN aux différents carburants, exempte les carburants contenus dans les réservoirs de matériels ou machines des autres prescriptions du RID/ADR/ADN, lorsque certaines conditions relatives au réservoir sont remplies.

Les limites entre les numéros ONU 3166 et 3363 et la disposition spéciale 363 sont floues puisque les moteurs de numéro ONU 3166 peuvent également être subsumés aux « appareils/matériels et machines » et relever ainsi du numéro ONU 3363 ou de la disposition spéciale 363.

À des fins de clarification, il a été décidé de :

- établir une distinction entre les véhicules et les machines et limiter le numéro ONU 3166 aux véhicules,
- insérer trois nouveaux numéros ONU (3528, 3529 et 3530) pour les moteurs ou machines à combustion

interne à propulsion par liquide inflammable, pour les moteurs ou machines à combustion interne à propulsion par gaz inflammable et pour les autres moteurs ou machines à combustion interne,

- biffer le renvoi à la disposition spéciale 363 pour les numéros ONU 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 et 3475 et l'associer à la place aux nouveaux numéros ONU 3528, 3529 et 3530,
- modifier le libellé de la disposition spéciale 363 et y ajouter des explications concernant l'attribution des numéros ONU aux différents moteurs et machines,
- introduire une nouvelle instruction d'emballage P 005 applicable aux numéros ONU 3528, 3529 et 3530, inspirée de l'instruction d'emballage P 907 du Règlement type de l'ONU pour le numéro ONU 3363.

La Réunion commune a également entrepris des clarifications quant aux numéros ONU 3166 et 3171 « Appareil mû par accumulateurs ou véhicule mû par accumulateurs ».

Ces deux numéros ONU n'étant pas soumis aux prescriptions, les exigences minimales comme celles du 1.1.3.2 b) et du 1.1.3.3 b) pour les véhicules transportés comme chargement ne s'appliquent pas. Il n'apparaît pas non plus clairement si l'exemption générale des véhicules vis-à-vis des prescriptions porte sur toutes les marchandises dangereuses qu'ils contiennent. Cela joue notamment un rôle important pour les véhicules mus par accumulateurs de numéro ONU 3171 puisqu'il faut à tout le moins veiller à ce que les batteries au lithium installées répondent aux exigences de sécurité du 2.2.9.1.7.

Enfin, la Réunion commune a suivi une proposition de la France pour une meilleure harmonisation avec le Règlement type de l'ONU quant aux numéros ONU 3166 et 3171, avec laquelle l'exemption fondamentale est maintenue tant que sont remplies les exigences minimales des nouvelles dispositions spéciales.



### Suremballages

Le 5.1.2.1, qui prescrit que le suremballage doit porter la marque « Suremballage » ainsi que le numéro ONU et l'étiquette de chaque marchandise dangereuse qu'il contient, est actuellement libellé de différente manière pour chaque mode de transport. La question se pose de savoir si toutes les marques doivent apparaître sur le suremballage lorsque seuls certains des numéros ONU et étiquettes sont visibles mais pas tous et si les marques d'admission des emballages doivent également être visibles à travers le suremballage.

Étant donné que la Réunion commune était d'avis que le nouveau libellé adopté par le Sous-comité d'experts de l'ONU ne durcissait pas le droit applicable et que par conséquent l'indication des désignations officielles de transport, en particulier, et d'autres marques non exigées actuellement sur le suremballage ne devait pas être prescrite, le nouveau texte a été légèrement amendé.

### Nouvelle marque et nouvelle étiquette de danger pour les colis de batteries au lithium

Une seule étiquette de danger est employée pour la classe 9, qui comprend pourtant des matières et objets dangereux divers. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'était demandé si cette étiquette unique suffisait pour signaler correctement les risques potentiels présentés par tous ces objets et matières de la classe 9, à l'exemple des batteries au lithium, qui présentent à la fois des dangers électriques et des dangers chimiques (électrolyte inflammable).

Une nouvelle marque uniforme pour les colis de batteries au lithium sera insérée dans le RID/ADR/ADN 2017 et remplacera la marque prescrite par la disposition spéciale 188. Le document d'accompagnement ne sera plus non plus nécessaire à l'avenir pour les batteries au lithium.

Dans le même temps sera introduit le nouveau modèle d'étiquette de danger « 9A », applicable aux seuls

numéros ONU 3090, 3091, 3480 et 3481 et indiquant le risque d'incendie des batteries au lithium endommagées.

Une mesure transitoire autorisera l'utilisation de la marque actuelle et de l'étiquette de danger de modèle 9 jusqu'au 31 décembre 2018.

La Réunion commune a été informée pendant sa session que l'Organisation maritime internationale (OMI) continuait de prescrire dans le Code IMDG des plaques-étiquettes correspondant à l'étiquette de danger de modèle 9 pour les engins de transport contenant des batteries au lithium. Aux fins de la facilitation du trafic international, la Réunion commune a décidé d'en faire de même en dépit des anomalies ainsi produites dans le règlement. Une anomalie supplémentaire provient du fait que ce n'est pas le modèle d'étiquette donné dans la colonne (5) du tableau A qu'il faut indiquer dans le document de transport, mais là aussi le numéro de classe « 9 ».

L'introduction de la nouvelle étiquette de danger 9A amène également à remodifier les consignes écrites, qui ne doivent être remplacées qu'au 1<sup>er</sup> juillet 2020.

### Bouteilles à gaz composites

Actuellement, les bouteilles à gaz composites doivent être conçues pour une durée de service illimitée ce qui, de l'avis de l'industrie gazière, débouche sur des exigences de conception inutilement strictes et une plus grande épaisseur de matériau et donc un poids plus élevé. Les avantages économiques et techniques par rapport aux bouteilles traditionnelles s'en trouveraient donc réduits.

Le principe de la limitation de la durée de service qui apparaissait jusqu'ici dans les normes de conception et de construction des bouteilles composites est désormais repris dans les prescriptions du RID/ADR/ADN. Les marques suivantes sont prévues pour les bouteilles composites :

- pour toutes les bouteilles à gaz com-

posites :

- la date de fabrication (déjà requise);

- pour les bouteilles à gaz composites dont la durée de vie nominale est **limitée à 15 ans** :

- la durée de vie nominale, indiquée par l'année et le mois de la dernière utilisation, précédée de la mention « FINAL » ;

- pour les bouteilles à gaz composites dont la durée de vie nominale est limitée mais **supérieure à 15 ans** :

- la durée de vie nominale, indiquée par l'année et le mois de la dernière utilisation, précédée de la mention « FINAL » ;

- la durée de service initiale, indiquée par une date (année et mois) ultérieure de 15 ans à la date de fabrication et précédée de la mention « SERVICE ». Cette marque de la durée de service initiale est à recouvrir définitivement une fois que le modèle type d'origine a été soumis au programme d'épreuves de la durée de service et que celui-ci a démontré que les bouteilles fabriquées conformément au modèle type restent sûres jusqu'à la fin de leur durée de vie nominale. Une fois que le modèle type d'origine a satisfait aux exigences du programme d'épreuves de la durée de service, il n'est plus nécessaire d'indiquer la durée de service initiale sur les bouteilles produites par la suite ;

- pour les bouteilles à gaz composites à **durée de vie nominale illimitée** :

- la durée de service initiale (voir précisions ci-dessus pour les bouteilles à gaz composites dont la durée de vie nominale est limitée mais supérieure à 15 ans).

### Citernes

À nouveau, un groupe de travail a été chargé de traiter les documents concernant les questions relatives aux citernes et s'est réuni en parallèle à la session plénière sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni).



### Transport du phosphore

À sa session de printemps 2015, le groupe de travail sur les citernes est parvenu à la conclusion que trois options offraient un niveau de sécurité suffisant pour le transport en citerne des numéros ONU 1381 « Phosphore blanc ou jaune, recouvert d'eau ou en solution » et ONU 2447 « Phosphore blanc fondu » (voir Bulletin n° 2/2015) :

- a) utiliser une couche d'eau de 12 cm,
- b) utiliser uniquement une couche d'azote,
- c) utiliser conjointement de l'eau et de l'azote.

La Réunion commune a adopté une proposition de texte présentée par la Lettonie pour préciser ces trois options dans les prescriptions. Dans le même temps, la disposition spéciale TU 16, déjà modifiée en mars, a été révisée pour spécifier qu'il était possible d'utiliser conjointement de l'eau et de l'azote dans les citernes vides non nettoyées afin d'y empêcher une inflammation spontanée des résidus de phosphore.

### Prescriptions pour les CGEM composés de récipients à pression non ONU

Le 6.8.3.6 du RID/ADR/ADN ne renvoie à aucune norme pour la construction des CGEM (conteneur à gaz à éléments multiples). La norme mentionnée au 6.8.3.6 de l'ADR pour la construction des véhicules-batteries exclut même expressément les CGEM de son champ d'application. Cependant, cette norme est en cours de révision en vue notamment d'être étendue aux CGEM.

Afin que des CGEM puissent être construits selon les mêmes standards jusqu'à l'entrée en vigueur de la norme révisée, la Réunion commune a décidé d'autoriser l'application des parties pertinentes de la norme EN 13807:2003 pour la construction des CGEM composés de récipients à pression également. À cet effet, l'intégralité du 6.8.3.6 de l'ADR est également reprise dans le RID.

### Autres modifications

#### Transport d'emballages vides non nettoyés

Pour les emballages et les grands récipients pour vrac (GRV) vides non nettoyés transportés à des fins de reconditionnement, de remise à neuf, d'entretien de routine ou de réparation, le document de transport doit porter la mention « emballage vide » ou « grand récipient vide » ainsi que la mention des risques principaux et subsidiaires de la dernière marchandise transportée. Dans la pratique, cette exigence pour le transport des emballages et GRV vides non nettoyés à des fins de reconditionnement, de remise à neuf, d'entretien de routine ou de réparation pose de grandes difficultés puisque plusieurs centaines d'emballages susceptibles d'avoir contenu des marchandises dangereuses présentant divers risques principaux et subsidiaires peuvent être transportés en un seul chargement. En conséquence, quelque 50 combinaisons de risques principaux et subsidiaires sont possibles pour un seul chargement, ce qui se traduit par un document de transport d'une complexité inutile. C'est pour cette raison qu'existent en Belgique et en Allemagne des exemptions nationales autorisant la mention d'une rubrique plus générique dans le document de transport.

La Réunion commune a approuvé la proposition de la Belgique de modifier des prescriptions de manière à ce qu'il soit également possible de lister les classes des risques principaux et subsidiaires des différents résidus comme c'est déjà le cas avec les emballages vides non nettoyés au rebut du numéro ONU 3509.

#### Examens électroniques des conseillers à la sécurité

Le RID/ADR/ADN prévoit que pour leur examen, les conseillers à la sécurité passent une épreuve écrite qui peut être complétée par une épreuve orale. La Réunion commune a approuvé une proposition de l'Allemagne visant à ce que l'épreuve écrite puisse à l'avenir être passée en tout ou en partie sous forme électronique.

À cette fin ont été ajoutées au 1.8.3.12 des exigences particulières pour de telles épreuves. Elles concernent en particulier l'approbation par l'autorité compétente du matériel informatique et du logiciel utilisés, les mesures à prendre en cas de dysfonctionnement des appareils et applications, la suppression des possibilités de communication avec d'autres appareils et l'impossibilité d'utiliser des systèmes d'assistance.

De plus, des exigences supplémentaires également valables pour les examens traditionnels ont été introduites au chapitre 1.8, notamment quant à la supervision de l'examen, la prévention des manipulations ou fraudes, l'authentification des candidats et la conservation des documents de l'examen.

#### Renouvellement du certificat de formation pour les conseillers à la sécurité

Selon le chapitre 1.8, le certificat de formation pour les conseillers à la sécurité peut être renouvelé une fois pour cinq ans.

Au vu de la falsification récurrente par le passé des données des certificats de formation sur leur renouvellement, la Réunion commune a décidé qu'il devait toujours être réémis à la fin de sa durée de validité de cinq ans.

À sa session précédente, la Réunion commune avait déjà adopté une mesure transitoire autorisant l'utilisation de certificats de formation sur l'ancien modèle jusqu'au 31 décembre 2018 et proposant une période de transition adaptée.

#### Mesures de précaution pour les polymères expansibles en granulés

Les polymères expansibles en granulés sont entre autres utilisés en tant que matière première industrielle pour la fabrication de matériaux d'isolation et peuvent contenir du pentane ou de l'isopentane comme agent gonflant, lesquels peuvent être libérés pendant le transport et rendre l'atmosphère dans le conteneur inflammable. Pour minimiser

les risques pendant le chargement, le déchargement, le transport et le stockage, les fiches de sécurité de ces produits prévoient l'obligation d'installer un bon système de ventilation et de protection contre l'exposition à la chaleur ou à toute source d'inflammation. De plus, le moyen de rétention doit être ventilé pendant au moins une heure avant le déchargement.

Sur proposition de la Russie, la Réunion commune a décidé d'affecter la disposition spéciale existante CW 36/CV 36 au numéro ONU 2211 ainsi qu'au numéro ONU 3314 « Matière plastique pour moulage », s'alignant ainsi sur l'annexe 2 au SMGS (prescriptions sur les marchandises dangereuses pour les chemins de fer en Europe de l'Est et en Asie). Puisque pour ces deux matières, le Code IMDG prescrit un marquage différent, il a de plus été décidé de rendre la marque de la disposition CW 36/CV 36 optionnelle lorsque le wagon, véhicule ou conteneur porte déjà la marque exigée par la disposition spéciale 965, paragraphe 4, du Code IMDG (« ATTENTION – PEUT CONTENIR DES VAPEURS INFLAMMABLES »).

#### Disposition spéciale 643

En vertu de la disposition spéciale 643 affectée aux numéros ONU 3257 et 3258, le transport de l'asphalte coulé n'est pas soumis aux prescriptions applicables à la classe 9. Vu que l'application des marques routières est très semblable à celle de l'asphalte coulé et que ces deux processus sont étroitement liés, les Pays-Bas ont souhaité élargir la portée de la disposition spéciale 643 aux marques routières.

La Réunion commune a approuvé l'insertion d'une nouvelle disposition spéciale qui comporte différentes exigences pour les chaudières transportant les thermoplastiques chauffés utilisés pour le marquage routier

#### Masquage des marques

Les paragraphes 5.3.1.1.5 et 5.3.2.1.8 disposent que les plaques-étiquettes et les panneaux orange qui ne se rapportent pas aux marchandises dangereuses transportées ou aux résidus de celles-ci doivent être ôtés ou recouverts. Le but est d'éviter des mesures d'intervention superflues ou inadéquates.

La Réunion commune a donné suite

à une proposition de la Suisse et de l'Autriche pour l'ajout d'une prescription similaire pour les wagons et unités de transport dans lesquels sont transportés des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées qui, en raison des règles d'exemption au chapitre 3.4, ne sont à l'heure actuelle pas soumis aux paragraphes susmentionnés.

La Réunion commune a en revanche rejeté la proposition complémentaire de la Suisse de prévoir de telles prescriptions pour les marques et étiquettes de dangers des colis car cela aurait causé de trop gros problèmes lors de l'élimination des emballages usagés.

#### Prochaine session

Du 14 au 18 mars 2016, la prochaine Réunion commune résoudra les derniers problèmes liés aux modifications 2017 du RID/ADR/ADN et entamera les travaux pour la prochaine série de modifications devant entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

*Jochen Conrad*

## LANCEMENT DE LA RÉVISION DES RU CUI : LA PROBLÉMATIQUE DU CHAMP D'APPLICATION

Lier le champ d'application des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international (RU CUI) et les contrats de transport CIV/CIM s'avère problématique et difficile à mettre en œuvre. D'une part, les contrats d'utilisation de l'infrastructure sont conclus afin que les trains puissent circuler sur une infrastructure exploitée par un autre sujet juridique ; d'autre part, les contrats de transport ne jouent aucun rôle dans la réalité des contrats d'attribution de sillon. Ce constat n'a rien de nouveau et le Secrétariat de l'OTIF a plusieurs fois été confronté à la question suivante : suffit-il d'un seul voyageur CIV dans le train pour justifier l'application des CUI ? L'interprétation des règles ne permet pas d'y répondre de manière satisfaisante et il est donc indispensable de réviser le champ d'application des RU CUI. Depuis fin 2014, un groupe de travail du Secrétaire général réfléchit à une nouvelle solution et examine de nouveaux critères d'application. Ses débats s'appuient sur les questions présentées ici et concernent aussi bien le champ d'application que le régime de responsabilités des CUI.

À la suite du retrait par presque tous les États membres de l'UE de leurs réserves vis-à-vis des RU CUI, se pose aujourd'hui à nouveau la question de l'interprétation de la disposition concernant le champ d'application des RU CUI. En effet, les débats à ce sujet ont résolument mis en lumière la nécessité d'en réviser la définition.

La définition actuelle du champ d'application des RU CUI découle de leur genèse dans le cadre de la révision de la COTIF dans les années quatre-vingt-dix qui a abouti à l'adoption du Protocole de Vilnius : l'UE avait, au début de la décennie, lancé l'idée de la séparation de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, d'une part, et de la fourniture de services ferroviaires, d'autre part. Les tâches qui étaient auparavant accomplies par des sociétés de chemins de fer (intégrées) furent réparties en deux domaines d'activités distincts. Néanmoins, le trafic ferroviaire devait continuer à fonctionner en tant que système et, au cours des discussions sur la convention révisée qui devait tenir compte de ce fait, il est apparu que les deux domaines à réglementer étaient liés. La mise en place d'un régime juridique uniforme pour les

droits de recours entre transporteurs/entreprises ferroviaires (EF) et gestionnaires d'infrastructure (GI) s'est en particulier révélée souhaitable.

Dans ce contexte, il semblait à l'époque cohérent et logique de lier le champ d'application du nouvel appendice, qui réglementait les contrats d'utilisation de l'infrastructure, à l'exécution des opérations de transport selon les contrats de transport CIV et CIM. C'est pourquoi les RU CUI 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 » (cf. art. 1<sup>er</sup> CUI).

Depuis, l'UE a clairement défini les obligations de droit public qui influent sur les contrats d'attribution de sillon établissant les relations entre les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires à l'échelle nationale et internationale<sup>1</sup>. En revanche, un tel cadre général, qui serait pourtant fort utile pour le trafic ferroviaire, n'a pas encore été fixé pour les questions de responsabilité civile, qui relèvent des CUI.

Il s'agit donc d'étudier premièrement la question du champ d'application des CUI eu égard aux contrats d'attribution de sillon, puis la place que prendrait un régime international de responsabilités uniforme dans la structure actuelle des relations entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires.

### Champ d'application : les CUI et les contrats d'attribution de sillon/trains internationaux

Peu après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 s'est posée la question de l'interprétation de la disposition prévoyant comme critère du champ d'application l'« utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM ».

Après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, le CIT a très justement fait remarquer qu'une interprétation littérale serait que « c'est la relation entre l'EF et ses clients qui détermine le droit applicable entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure ».

C'est la raison pour laquelle le Secrétariat

<sup>1</sup> Voir l'article 38 et suiv. de la nouvelle directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

riat avait alors souligné que c'était la **visée de l'utilisation de l'infrastructure** qui déterminait le droit applicable à la relation entre transporteur et gestionnaire d'infrastructure. Cela signifie que pour le transport ferroviaire des voyageurs, ce qui devrait importer est de savoir si le train est à disposition des voyageurs pour des transports internationaux CIV. Le Secrétariat de l'OTIF a reconnu que l'utilisation pouvait avoir deux objectifs parallèles difficilement dissociables, à savoir d'une part le transport de voyageurs ou de marchandises en trafic international et d'autre part le transport national de voyageurs ou de marchandises.

En 2008 et 2009, les débats sur le champ d'application des RU CUI, d'abord menés au sein d'un groupe de travail ad hoc sur les CUI (UE-OTIF), puis de la Commission de révision, ont débouché sur l'insertion dans le Rapport explicatif sur la révision de la COTIF d'explications supplémentaires dans lesquelles les questions restées ouvertes (pour une révision ultérieure) étaient également signalées.

À l'époque, la question de savoir s'il suffit que le train transporte un seul voyageur avec un titre de transport CIV ou un seul envoi avec la lettre de voiture CIM n'avait pas été réglée. Seules des dispositions relevant de la compétence de la Commission de révision avaient été révisées. Le but était d'harmoniser les RU CUI avec le droit de l'UE et l'article premier des CUI, qui ne peut être modifié que sur décision de l'Assemblée générale, n'avait alors pas fait l'objet de cette révision.

Le problème soulevé par le champ d'application des RU CUI provient du fait :

- que pour l'exécution d'un **seul** contrat de transport, le transporteur ne doit pas nécessairement conclure un contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Les contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sont conclus afin que les **trains** puissent circuler sur une infrastructure exploitée par un autre sujet juridique ;
- qu'il est difficile de distinguer claire-

ment l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire aux fins de transports nationaux de l'utilisation aux fins de transports internationaux.

Un groupe de travail mis en place par le Secrétaire général de l'OTIF conformément à la décision de la Commission de révision en sa 25<sup>e</sup> session (25 et 26 juin 2014) recherche actuellement une solution adaptée au problème dans une perspective à plus long terme que le groupe de travail OTIF-UE de 2008. Il s'est déjà réuni à deux reprises, le 10 décembre 2014 et le 8 juillet 2015. Sa prochaine session est prévue pour le 24 novembre 2015.

Théoriquement, le problème pourrait être résolu en prévoyant un seul contrat d'utilisation aux fins des transports **internationaux et nationaux**. Cette solution est prévue dans les Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-CG-I) négociées par le CIT et le RNE. Il semble toutefois que ces conditions générales ne sont à l'heure actuelle appliquées que par un petit nombre de gestionnaires d'infrastructure et d'entreprises ferroviaires. Dans la pratique, les contrats d'utilisation de l'infrastructure sont conclus à l'échelle nationale. Il serait donc très intéressant pour les transporteurs d'avoir des contrats couvrant les transports nationaux et internationaux, qui, en cas de dommages pécuniaires, leur garantiraient non seulement les droits de recours prévus par les RU CIV et CIM, mais aussi ceux découlant du droit national, dans la mesure où le dommage a été causé par l'infrastructure.

Englober explicitement les contrats d'utilisation aux fins de transports soumis au droit national **ne serait cependant pas conforme** et outrepasserait les finalités de la COTIF. À ce titre, le critère du « trafic international », présent également dans les autres appendices à la COTIF, doit également être conservé dans les CUI.

Les États peuvent décider d'étendre l'application d'un règlement international aux transports nationaux (comme c'est p. ex. le cas pour certains États avec les RU CIM et la CMR) et l'UE peut également l'imposer à ses

États membres (comme avec les CIV, annexées au PRR).

En préparation des débats de la première session du groupe de travail, le Secrétariat de l'OTIF a formulé les questions suivantes :

- Peut-on conserver « l'exécution de transports internationaux au sens des RU CIV/CIM » comme critère déterminant du champ d'application des CUI ?
- Quels autres critères pourraient être envisagés ?
- Le champ d'application des CUI devrait-il être relié à celui des contrats d'attribution de sillons pour les transports internationaux ?
- Cela ne serait-il pas plus simple et plus pratique si le champ d'application était lié à « l'utilisation de sillons internationaux », au lieu du critère de l'exécution de « transports internationaux au sens des RU CIV/CIM » ?
- Dans ce cas, l'utilisation de l'infrastructure par des trains « internationaux », c.-à-d. transfrontaliers, deviendrait le seul nouveau critère. En matière de réparation des préjudices indirects au transporteur, le recours du transporteur en cas d'indemnités versées aux clients conformément à la législation nationale serait également couvert, dans la mesure où il s'agirait de voyageurs ou de marchandises transportés en trafic intérieur dans des trains « internationaux ».
- Dès lors, peut-on/doit-on étendre l'application des CUI à l'ensemble des réseaux nationaux dans le cadre de l'UE ?

## Responsabilité

Une opinion répandue dans les cercles spécialisés est que le régime de responsabilité selon la version actuellement en vigueur des RU CUI n'est pas suffisant, puisque, par exemple, le droit de recours contre le versement de dommages-intérêts aux voyageurs en vertu d'un texte juridique autre que les RU CIV (règlement (CE) n° 1371/2007, droit national) reste exclu. Ce sujet a été abordé durant l'atelier *Quo vadis CUI ?* organisé par le CIT (Berne, 8.4.2014).

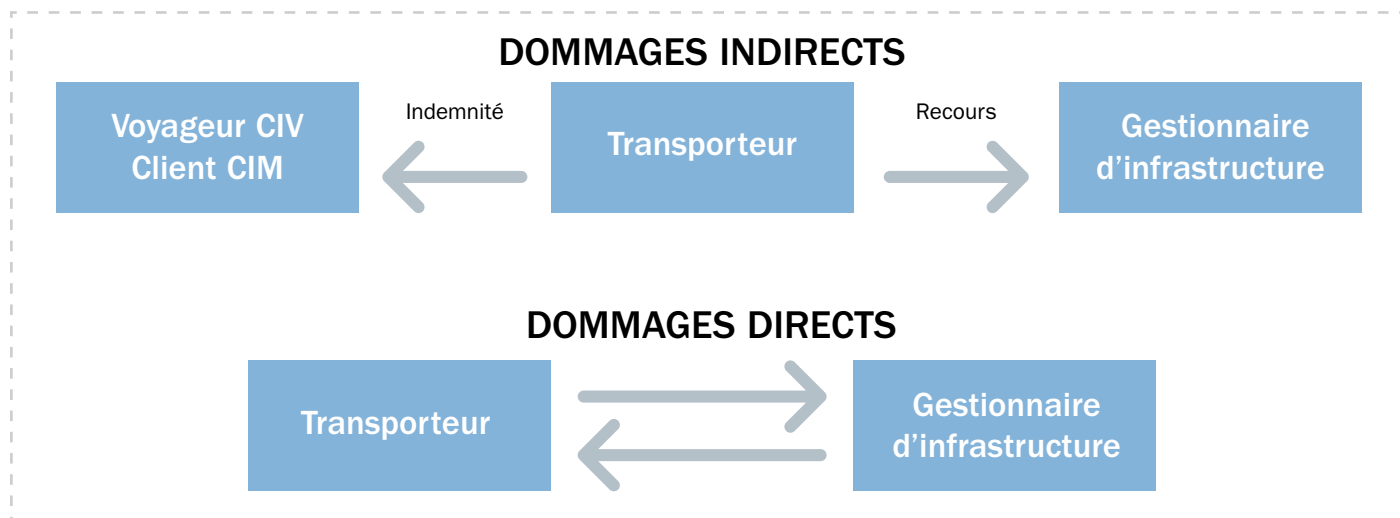
Par ailleurs, les transporteurs se demandent si le concept selon lequel



le gestionnaire d'infrastructure est un auxiliaire du transporteur (art. 51 CIV et 40 CIM) ne va pas trop loin.

Même si la réglementation de l'UE et les autorités nationales l'appliquant la prescrivent comme un état de fait,

l'égalité des droits des parties peut être sujette à discussion.



La question du droit de recours du transporteur qui a versé les dommages-intérêts en application des CIV ou des CIM contre le gestionnaire d'infrastructure a été soulevée dès la genèse des CUI. L'article 51 des CIV et l'article 40 des CIM ayant assuré que la séparation des services de transport ferroviaire et de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ne portait pas préjudice aux clients du transport ferroviaire et que ceux-ci pouvaient toujours s'adresser à leur partenaire contractuel, il s'agissait ensuite de veiller à ce que les transporteurs puissent se dédommager lorsqu'ils sont tenus responsables pour un domaine d'exploitation en dehors de leur sphère d'influence. Les dommages causés par l'infrastructure dont répond le transporteur vis-à-vis de ses clients sont considérés comme des dommages indirects dans la relation entre le transporteur et le gestionnaire d'infrastructure.

Les clauses de responsabilité des CUI devraient couvrir non seulement les dommages indirects, mais aussi les dommages directs survenant en trafic ferroviaire, p. ex. lorsqu'un véhicule ferroviaire endommage l'infrastructure ou est endommagé par une infrastructure défectueuse.

Il est cependant difficile, voire impossible, en cas de dommages directs comme l'avarie de véhicules ou d'in-

frastructures, de faire état d'un lien avec un contrat de transport CIV ou CIM et la question de l'applicabilité des CUI et de l'étendue de la responsabilité ne peut donc être résolue de façon univoque. Pour chaque cas, des clarifications supplémentaires sont nécessaires.

Cette question est elle aussi la preuve qu'il est nécessaire de redéfinir le champ d'application des CUI qui devront à l'avenir s'appliquer aux dommages directs sans qu'un lien avec un contrat de transport concret doive être vérifié et prouvé dans chaque cas individuel.

Il incombe à l'OTIF de combler toute lacune éventuelle dans le régime de responsabilité des RU CUI, tout en veillant au maintien de la compatibilité avec le droit de l'UE.

En amont de la convocation de la première session du groupe de travail, le Secrétariat a formulé les questions suivantes au sujet du régime de responsabilité :

- Le problème des dommages directs peut-il être résolu avec une définition amendée du champ d'application des CUI ?
- Pour ce qui est des dommages indirects (droit de recours), les dispositions des CUI devraient-elles être élargies afin de couvrir d'autres dommages ?

• Si tel est le cas, le recours en cas d'indemnités versées par le transporteur au titre de textes juridiques autres que les RU CIV/CIM devrait-il être couvert ?

• Est-il nécessaire de créer un parallèle entre l'article 8, § 1, et l'article 9, § 1, c'est-à-dire d'insérer une nouvelle lettre c) en plus de la responsabilité du transporteur pour les dommages corporels (lettre a) et pour les dommages matériels causés au gestionnaire d'infrastructure (lettre b) afin de couvrir également les dommages pécuniaires qui lui sont causés (dommages indirects) ?

Plus généralement se pose la question de la nécessité de disposer au sein de l'UE d'un régime de responsabilité international uniforme fondé sur les contrats d'attribution de sillon.

Le groupe de travail a provisoirement approuvé la nécessité de dissocier le champ d'application des RU CUI des contrats de transport CIV/CIM et de considérer de nouveaux critères d'application. Toutefois, les débats ne sont pas clos et il serait prématuré d'en analyser les conclusions. Tous les documents de travail et les rapports des deux sessions sont disponibles sur le site internet de l'OTIF : <http://www.otif.org/fr/droit/groupe-de-travail-revision-des-ru-cui/rapports.html>

*Eva Hammerschmiedová*

## CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2016

DATE	RÉUNION	LIEU
16-17 décembre	4 <sup>ème</sup> session du groupe de travail "Détection de déraillements"	Paris - France
3-4 février	1 <sup>re</sup> session du groupe de travail commun du Secrétariat de l'OTIF et de la Commission européenne sur les marchandises dangereuses, la sécurité et l'interopérabilité	Berne - Suisse
16-17 février	28 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent WG TECH de la Commission d'experts techniques	Berne - Suisse
14-18 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	Berne - Suisse

## ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2016

DATE	RÉUNION	ORG	LIEU
12-13 janvier	Operation and traffic management TSI working party kick-off	ERA	Lille - France
26 janvier	Rationalisation of vehicle registers working party	ERA	Lille - France
10 février	Freight wagons TSI working party	ERA	Lille - France
11 février	Task Force on the implementation of the Technical Pillar of the 4th Railway Package	Commission européenne	à confirmer
à confirmer	75 <sup>e</sup> Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
15-16 février	Internationale Gefahrgut-Tage	32. Storck Symposium	Hambourg - Allemagne
16-19 Février	Groupe de travail temporaire OSJD sur l'Annexe 2 au SMGS	OSJD	Varsovie - Pologne
23-25 février	77 <sup>e</sup> session du Comité des transports intérieurs	CEE-ONU	Genève - Suisse
25 février	Gefahrgut im Dreiländereck AT/CH/DE	Chambre du commerce et de l'industrie d'Ulm et de Souabe	Lindau - Allemagne
1-2 mars	Groupe d'experts RID	UIC	Rotterdam - Pays-Bas
16 mars	Groupe de travail "Multimodalité"	CIT	Berne - Suisse
17 mars	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse

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 « Presse ».

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)