



# Bulletin

## OTIF

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

133<sup>e</sup> année  
N°4/2025

Bulletin des  
transports  
internationaux  
ferroviaires

### ACTUALITÉS

#### OTIF

- 3 L'OTIF à la conférence de la BERD et d'UNIDROIT sur la Convention du Cap
- 4 11<sup>e</sup> Réunion annuelle du Partenariat des organisations internationales (OCDE) : renforcer la gouvernance mondiale face aux transformations globales
- 5 Visite de courtoisie – Monténégro
- 5 Nouveau représentant permanent de la Belgique
- 6 L'OTIF au Saudi International Rail 2025
- 6 Premières réunions au siège rénové de l'OTIF
- 7 Inauguration à l'OTIF

#### COTIF

- 8 Notifications dépositaires
- 8 *OTIF Roundtables* : premier bilan positif et perspectives

#### TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 9 Participation de l'OTIF au Forum de la Route de la Soie de Tbilissi

### ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

#### OTIF-COTIF

- 10 Programme de travail 2026-2027 : un droit ferroviaire moderne, harmonisé et connecté aux évolutions du secteur

#### TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 12 Vers la libre circulation des voitures de voyageurs

#### MARCHANDISES DANGEREUSES

- 15 66<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU

### CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

20

# ÉDITORIAL

Pour l'Organisation se termine une année 2025 jalonnée de progrès tangibles et de partenariats renforcés, marquée par une vision toujours plus claire du rôle que le droit ferroviaire international doit jouer dans un environnement mondial complexe. Chacune des avancées abordées dans le présent numéro se fait ainsi le reflet d'une conviction commune : un cadre juridique unifié, prévisible et moderne est indispensable à la résilience, l'interopérabilité et la durabilité du transport ferroviaire.

Tout au long de l'année, l'OTIF a poursuivi sa collaboration active avec ses États membres et ses partenaires internationaux. Si les dialogues mondiaux, comme le sommet du FIT et le Forum mondial sur la connectivité des transports, auxquels elle a participé ont confirmé une chose, c'est que les grands défis ferroviaires, qu'ils soient numériques, environnementaux ou géopolitiques, requièrent des solutions réglementaires coordonnées et ancrées dans un droit international solide.

À la fois symbole de renouveau et de continuité, la récente réinstallation du Secrétariat au siège rénové de l'OTIF à Berne consolide ses racines institutionnelles historiques tout en lui offrant des espaces de travail modernisés qui faciliteront la réalisation du mandat de l'Organisation.

En 2026, l'OTIF continuera à se concentrer sur la mise en œuvre de sa stratégie à long terme : assurer l'application effective de la COTIF, promouvoir l'harmonisation juridique dans un espace géographique élargi et mener des échanges constructifs dans les régions où la connectivité ferroviaire est en plein essor. Dans la lancée de 2025, c'est ensemble que nous pourrons renforcer le rôle du transport ferroviaire comme mode de mobilité et de commerce international sûr, durable et tourné vers l'avenir.

**Aleksandr Kuzmenko**  
Secrétaire général



Hans Erni, fresque murale, environ 20 m<sup>2</sup>, 1965, entrée du Secrétariat.

# L'OTIF À LA CONFÉRENCE DE LA BERD ET D'UNIDROIT SUR LA CONVENTION DU CAP

Le 5 septembre 2025, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) ont organisé à Londres une conférence internationale sur la facilitation de la croissance économique et des échanges via le financement des équipements, consacrée au Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement miniers, agricoles et de construction (Protocole MAC) et au Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire (Protocole ferroviaire) – deux protocoles à la Convention du Cap.

L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) était représentée par le Secrétaire général, M. Aleksandr Kuzmenko.

L'OTIF joue un rôle essentiel dans le cadre du Protocole ferroviaire de Luxembourg en assurant le secrétariat de l'Autorité de surveillance, qui est chargée de superviser le Registre international du matériel roulant ferroviaire. Le Protocole ferroviaire offre un cadre juridique international destiné à faciliter le financement du matériel roulant ferroviaire. Il accompagne

ainsi la modernisation du secteur.

Dans son allocution, M. Kuzmenko a d'ailleurs rappelé qu'il ne pouvait « y avoir de trafic ferroviaire, international ou national, sans matériel roulant. Des équipements modernes et sûrs sont indispensables à l'interopérabilité, à la modernité et la fiabilité des services. Aussi le Protocole de Luxembourg n'est-il pas seulement utile, mais crucial ». Il a aussi souligné la complémentarité entre le Protocole ferroviaire et la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), qui offrent ensemble « trois éléments indispensables aux investissements et opérations transfrontaliers : sécurité juridique, force exécutoire pluri-juridictionnelle et réduction des risques. Les coûts s'en trouvent à leur tour réduits, ce qui permet de débloquer les investissements privés et d'accélérer la modernisation. »

La conférence a réuni une audience variée et experte. Elle a mis en exergue le fonctionnement et

l'application du Protocole MAC et du Protocole ferroviaire ; les échanges ont été riches et de qualité.

À ce propos et en conclusion de son intervention, M. Kuzmenko a souligné la nécessité d'un dialogue régulier entre les parties prenantes concernées sur les différents régimes juridiques : « La mise en œuvre et l'application du Protocole ferroviaire de Luxembourg peut beaucoup nous apprendre sur les autres protocoles et, avec le temps, l'apprentissage sera mutuel. Il importe donc de comparer régulièrement le progrès et la pratique dans les différents régimes. ».

Pour l'OTIF, participer à ce type d'événement international et interinstitutionnel contribue à renforcer la coopération et à promouvoir le développement des transports internationaux ferroviaires.



## UNIDROIT

International Institute for the Unification of Private Law  
Institut International pour l'Unification du Droit Privé



# 11<sup>e</sup> RÉUNION ANNUELLE DU PARTENARIAT DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES (OCDE) : RENFORCER LA GOUVERNANCE MONDIALE FACE AUX TRANSFORMATIONS GLOBALES

Le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), M. Aleksandr Kuzmenko, a participé à la 11<sup>e</sup> Réunion annuelle du Partenariat des organisations internationales organisée par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) à Paris les 15 et 16 septembre 2025.

L'OTIF coopère activement depuis plusieurs années au Partenariat des organisations internationales pour l'élaboration efficace des règles internationales, initiative de l'OCDE qui vise à renforcer la coordination et la cohérence entre organisations internationales dans la production, la mise en œuvre et le suivi des instruments internationaux.

Placée sous le thème du renforcement des performances, de l'efficacité et de la communication des organisations internationales en adaptation à un monde en mutation, cette 11<sup>e</sup> édition a réuni de nombreuses organisations internationales afin d'examiner les réponses collectives possibles face aux profondes transformations mondiales, qu'elles soient technologiques, géopolitiques ou environnementales.

L'événement s'est articulé en deux volets : un atelier interactif, consacré à la gouvernance

internationale et à la résilience institutionnelle face aux risques globaux, et une réunion de haut niveau, centrée sur les moyens d'accroître l'efficacité, la performance et la communication des organisations internationales.

Lors de la réunion plénière, M. Kuzmenko est intervenu pour souligner le rôle essentiel de la coopération multilatérale dans l'élaboration de règles internationales modernes, cohérentes et adaptables. Il a rappelé que la rapidité d'évolution des défis mondiaux exige des cadres réglementaires à la fois agiles et inclusifs, capables de s'adapter aux progrès

technologiques tout en garantissant la sécurité et la stabilité juridique.

La participation de l'OTIF à cette réunion témoigne de son engagement continu à coopérer avec d'autres institutions internationales en vue de renforcer la cohérence et l'efficacité du cadre juridique applicable aux transports ferroviaires.

Le Secrétariat de l'OTIF remercie vivement l'OCDE et les organisateurs de cette 11<sup>e</sup> Réunion annuelle pour la qualité des échanges et la richesse des enseignements partagés.



*Photo fournie par l'OCDE*

## VISITE DE COURTOISIE – MONTÉNÉGRO

Le 22 septembre 2025, Son Excellence M<sup>me</sup> Marija Lakić Barfus, ambassadrice du Monténégro en Suisse, a rendu visite à M. Aleksandr Kuzmenko, Secrétaire général de l'OTIF.

Récemment nommée en Suisse, M<sup>me</sup> Marija Lakić Barfus souhaitait rencontrer M. Aleksandr Kuzmenko et maintenir le lien qui existe entre le Monténégro et l'Organisation.

M<sup>me</sup> Barfus et M. Kuzmenko ont notamment échangé sur les améliorations des transports internationaux ferroviaires.

Le Secrétaire général se félicite de cette visite et remercie M<sup>me</sup> Barfus pour cet échange.



## NOUVEAU REPRÉSENTANT PERMANENT DE LA BELGIQUE

Son Excellence M. Patrick Van Gheel, ambassadeur de Belgique en Confédération suisse, s'est rendu le 26 septembre 2025 au siège de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) à Berne.

Il a remis au Secrétaire général de l'Organisation, M. Aleksandr Kuzmenko, sa lettre de nomination adressée par M. Maxime Prévot, vice-premier ministre de Belgique et ministre des affaires étrangères, des affaires européennes et de la coopération au développement.

M. Patrick Van Gheel a été désigné représentant permanent de la Belgique auprès de l'OTIF en remplacement de M. Pascal Heyman.

À l'occasion de cette visite de courtoisie, le Secrétaire général de l'OTIF a salué cette nomination qui permet le maintien d'une liaison continue entre la Belgique et l'OTIF.

Le Secrétaire général de l'OTIF renouvelle à M. Van Gheel l'assurance de sa très haute considération.





## L'OTIF AU SAUDI INTERNATIONAL RAIL 2025

Les 19 et 20 octobre 2025, M. Aleksandr Kuzmenko, Secrétaire général de l'OTIF, est intervenu lors de l'événement « Saudi International Rail 2025 » qui s'est tenu à Riyad. Ce forum, l'un des principaux rendez-vous ferroviaires de la région, a réuni un large panel d'expertes et experts internationaux.

M. Kuzmenko a participé à deux sessions de haut niveau : l'une consacrée aux innovations numériques transformant le rail,

pour un réseau accessible, intégré et durable ; l'autre portant sur l'avenir des corridors ferroviaires miniers en Arabie saoudite sur les plans infrastructurel et politique.

Lors de ces échanges, il a souligné l'importance d'un cadre réglementaire international cohérent, condition nécessaire à l'interopérabilité et à la sécurité, notamment pour les corridors industriels en développement. Il a relevé que l'OTIF jouait un rôle

clé dans la définition de normes internationales susceptibles de s'intégrer aux grands projets ferroviaires émergents de la région.

Ces interventions sont venues renforcer le lien entre les priorités stratégiques de l'OTIF et les ambitions ferroviaires de la péninsule Arabique.

## PREMIÈRES RÉUNIONS AU SIÈGE RÉNOVÉ DE L'OTIF

Début août 2025, le Secrétariat de l'OTIF a réemménagé dans le bâtiment du siège de l'Organisation à Berne, après deux années de travaux de rénovation. Ce bâtiment a désormais le label Minergie Eco, ce qui signifie notamment qu'il est écologique et peu énergivore.

La nouveauté majeure des travaux de rénovation a consisté en la construction d'une extension du rez-de-chaussée, qui a permis de se doter d'une salle de conférence agrandie, moderne et équipée de cabines d'interprétation pour répondre aux besoins de l'Organisation. La salle de conférence est conçue pour accueillir jusqu'à 70 personnes.

Le Secrétariat peut désormais accueillir et organiser, entre autres, les sessions trilingues d'organes de l'OTIF comme le Comité administratif, la Commission d'experts du RID, la Commission d'experts techniques et la Commission ad hoc pour

les questions juridiques et la coopération internationale.

Les délégations des États membres et des parties prenantes ont déjà eu l'occasion de se réunir pour la 56<sup>e</sup> session du WG TECH, la 141<sup>e</sup> session du Comité administratif et la 8<sup>e</sup> session de la Commission ad hoc pour les questions juridiques et la coopération internationale. Les sessions peuvent prendre différents

formats, en présence ou hybride, avec ou sans interprétation, et le système de vote est électronique.

L'enthousiasme, au sein de Secrétariat de l'OTIF, est grand ; le bâtiment du siège est, de fait, plus ouvert et accueillant et les États membres bénéficient d'une proximité renforcée avec l'Organisation.



# INAUGURATION À L'OTIF

Le 5 novembre 2025, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a inauguré le bâtiment rénové de son siège, situé au 30 Gryphenhübeliweg, à Berne. L'événement a réuni environ 125 personnes, parmi lesquels de nombreux ambassadeurs et ambassadrices des États membres, des délégations des organisations partenaires et des autorités suisses.

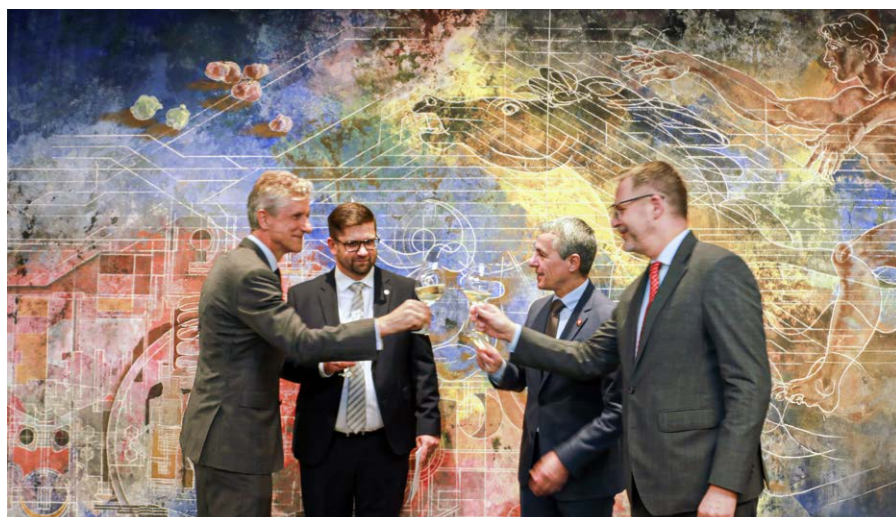
L'invitation à cette cérémonie avait été adressée conjointement par M. Aleksandr Kuzmenko, Secrétaire général de l'OTIF, et M<sup>me</sup> Karin Guggenberger, présidente du Comité administratif de l'OTIF.

Le Secrétaire général de l'OTIF a notamment eu l'honneur d'accueillir M. Ignazio Cassis, conseiller fédéral suisse et chef du département fédéral des affaires étrangères (DFAE), ainsi que S.E. M. Darius Semaška, ambassadeur de Lituanie en Suisse, et S.E. M. Robert Lauer, ambassadeur du Luxembourg en Suisse, qui ont chacun prononcé une allocution d'ouverture.

Le conseiller fédéral Cassis a salué la longue présence de l'OTIF à Berne et rappelé l'importance du multilatéralisme technique et juridique pour relever les défis de la mobilité internationale durable. Il a souligné que la Suisse, en

tant qu'État hôte, attachait une grande importance à l'ancrage des organisations internationales à Berne, où tradition et innovation se conjuguent au service de la coopération.

Le Secrétaire général de l'OTIF a pour sa part exprimé sa profonde gratitude envers la Confédération suisse, le Canton et la Ville de Berne, ainsi qu'envers les entreprises locales et les États membres ayant contribué à la rénovation du siège. Il a rappelé que l'Organisation, installée dans ce bâtiment depuis 1966, a choisi de rester à Berne, son foyer depuis plus de 130 ans, affirmant ainsi sa confiance en son État hôte.



Le Secrétaire général a souligné que le bâtiment modernisé alliait efficacité, développement durable et préservation du patrimoine, permettant à l'OTIF de répondre mieux encore aux besoins de ses États membres. Il a également présenté la nouvelle dénomination des salles de réunion — Berne, Vilnius et Luxembourg — symbolisant respectivement le passé, le présent et l'avenir de l'Organisation.

À l'issue des allocutions, invitées et invités ont partagé un cocktail dînatoire chaleureux et convivial grâce à la performance musicale de la chanteuse bernoise Shanga.

Le Secrétaire général de l'OTIF remercie vivement la Confédération suisse, les partenaires institutionnels et l'ensemble des représentantes et représentants diplomatiques présents, pour leur soutien et leur participation à cette célébration qui marque une nouvelle étape dans l'histoire de l'Organisation.



# NOTIFICATIONS DÉPOSITAIRES

Depuis septembre ([Bulletin 3/2025](#))

<a href="#">NOT-25018</a>	20.8.2025	Corrections à l'édition applicable depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2025 du RID (annexe de l'appendice C à la Convention) Prise d'effet des corrections
<a href="#">NOT-25020</a>	26.9.2025	Belgique Nomination d'un nouveau représentant permanent auprès de l'OTIF
<a href="#">NOT-TECH-25022</a>	27.11.2025	Entrée en vigueur des dispositions adoptées par la Commission d'experts techniques en sa 17 <sup>e</sup> session des 17 et 18 juin 2025

## OTIF ROUNDTABLES : PREMIER BILAN POSITIF ET PERSPECTIVES

Les tables rondes de l'OTIF (« *OTIF Roundtables* ») constituent une nouvelle série de rencontres, en ligne ou hybrides, uniquement en anglais et conçues pour dynamiser la coopération entre les États membres, le secteur ferroviaire et le Secrétariat. Ces rencontres informelles se distinguent par leur format souple, inclusif et accessible. Elles offrent un espace privilégié pour échanger en dehors du cadre formel des organes statutaires ou des groupes de travail, permettant d'explorer, d'expliquer, de questionner et de co-construire de manière plus agile.

Les tables rondes de l'OTIF ne sont pas destinées à adopter des décisions officielles, mais servent de forum d'échange ouvert, sans exigences formelles d'enregistrement, ce qui les rend particulièrement attrayantes et faciles d'accès. Ces rencontres intègrent des acteurs qui ne participent pas habituellement aux réunions formelles, renforcent l'implication des États éloignés géographiquement, et améliorent la transparence et l'égalité d'accès à l'information entre tous les États membres.

La première table ronde en

septembre 2025 était consacrée aux modifications adoptées par l'Assemblée générale lors de ses 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> sessions (en 2015 et 2018), modifications qui n'ont généralement pas encore été transposées au niveau national. Elle a rassemblé de nombreux États membres qui ont répondu présents, démontrant l'intérêt immédiat pour un format souple et interactif.

À la suite de la rencontre, plusieurs États membres ont sollicité des informations complémentaires sur les modifications en question et sur les procédures à accomplir à l'échelon national. Tel un catalyseur, la table ronde a déclenché des initiatives internes dans plusieurs pays.

En conclusion, les tables rondes de l'OTIF renforcent d'un part l'engagement des États membres et d'autre part l'ouverture et l'efficacité du travail de l'Organisation. Le concept a donc vocation à s'étendre à tous les domaines de travail de l'OTIF : questions juridiques, interopérabilité technique, transport des marchandises dangereuses, et plus encore. L'objectif est d'organiser plusieurs tables rondes par an, chacune consacrée à un

thème précis, en fonction des besoins et des évolutions du secteur.

- OTIF Roundtables = PROGRESS**
- Promote engagement**  
[Promouvoir l'engagement]
  - Reflect**  
[Réfléchir]
  - Open dialogue**  
[Ouvrir le dialogue]
  - Gather knowledge**  
[Recueillir des connaissances]
  - Raise questions**  
[Soulever des questions]
  - Enrich understanding**  
[Enrichir la compréhension]
  - Shape solutions**  
[Élaborer des solutions]
  - Strengthen international railway law**  
[Renforcer le droit ferroviaire international]





# PARTICIPATION DE L'OTIF AU FORUM DE LA ROUTE DE LA SOIE DE TBILISSI

M. Jochen Conrad, chef du département des marchandises dangereuses du Secrétariat de l'OTIF, a participé au 5<sup>e</sup> Forum de la Route de la Soie de Tbilissi, organisé dans la capitale géorgienne les 22 et 23 octobre 2025, sous le haut patronage du Premier ministre de Géorgie, M. Irakli Kobakhidze.

Cet événement de haut niveau a réuni environ 2 000 personnes issues de 60 pays. Il est l'une des principales plateformes de dialogue stratégique consacrées au développement des corridors euro-asiatiques.

Le forum s'est ouvert par un panel réunissant les Premiers ministres de Géorgie, d'Arménie et d'Azerbaïdjan, au cours duquel le récent accord de paix entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan a été

salué à plusieurs reprises. Les intervenants et intervenantes ont souligné que la stabilité régionale constituait un prérequis essentiel au développement fiable des chaînes logistiques ferroviaires, y compris pour le transport sûr de marchandises dangereuses.

Les discussions ont également mis en lumière les investissements stratégiques de la Géorgie dans ses infrastructures de transport :

- la montée en capacité de la ligne Bakou-Tbilissi-Kars, destinée à atteindre 15 millions de tonnes et permettant de réduire significativement les temps de transit (le transport des marchandises sur cette ligne s'effectue sous le régime des RU CIM) ;
- la modernisation du réseau ferroviaire et le renouvellement

complet du parc de locomotives ;

- la construction du port en eaux profondes d'Anaklia qui devrait être opérationnel en 2029 et un futur point stratégique pour le transport multimodal.

Ce type de rencontre offre à l'OTIF une occasion précieuse de maintenir un dialogue direct avec les acteurs régionaux et de suivre l'évolution des infrastructures et politiques qui influencent le cadre du transport ferroviaire international.

Le Secrétariat de l'OTIF remercie vivement les organisateurs pour l'invitation.

# PROGRAMME DE TRAVAIL 2026-2027 : UN DROIT FERROVIAIRE MODERNE, HARMONISÉ ET CONNECTÉ AUX ÉVOLUTIONS DU SECTEUR

Lors de sa 141<sup>e</sup> session, le Comité administratif de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a adopté le programme de travail 2026-2027 de l'OTIF, dont la partie A est consacrée au droit ferroviaire. Vaste concept dans le système juridique de l'OTIF, la notion de droit ferroviaire recouvre trois grands domaines : les contrats ferroviaires, le transport de marchandises dangereuses, l'interopérabilité technique et la sécurité.

Cette partie A constitue la feuille de route stratégique de l'Organisation pour les deux prochaines années dans le domaine qui constitue le cœur même de son mandat, tel que défini à l'article 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

Ce nouveau programme revêt une importance particulière. À une époque où le secteur ferroviaire connaît des mutations profondes — transformation numérique, décarbonation, évolution des flux

logistiques, etc. — la COTIF et son système de règles uniformes doivent demeurer un cadre juridique fiable, stable, harmonisé et résolument tourné vers l'avenir.

Le programme 2026-2027 s'inscrit dans cette dynamique : il vise à maintenir la pertinence du droit ferroviaire international, à soutenir son application uniforme, à élargir son champ d'action, et à assurer son évolution cohérente et coordonnée au sein d'un environnement international en pleine transformation.

## **Assurer une application effective, cohérente et uniforme du droit de l'OTIF**

Le premier objectif du programme rappelle que la portée du droit ferroviaire international dépend avant tout de sa mise en œuvre par les États membres.

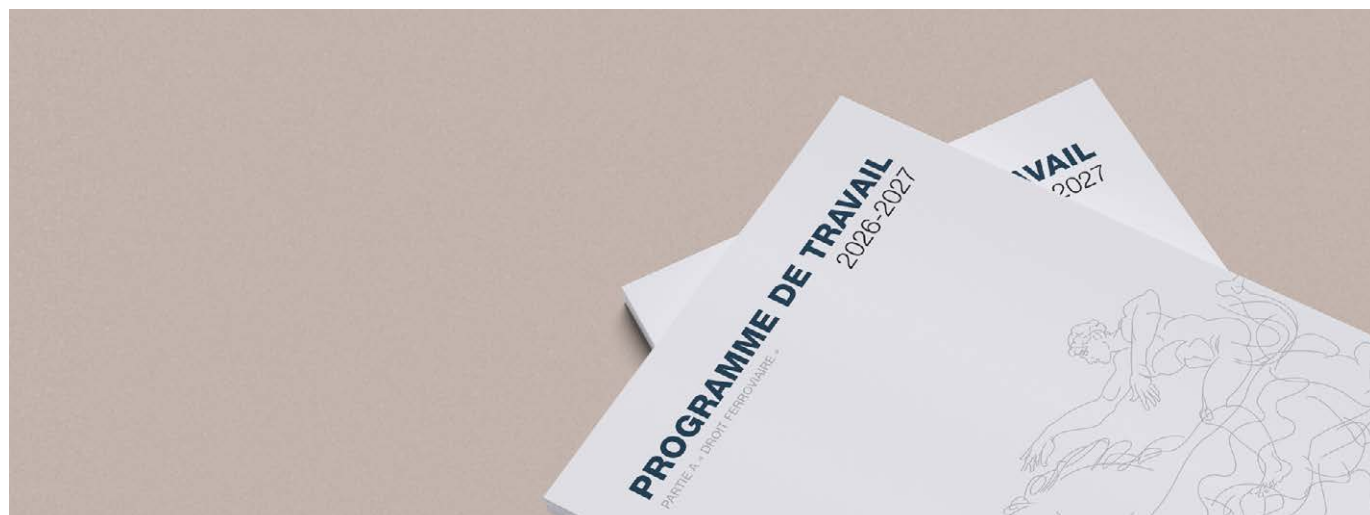
Pour la période 2026-2027, le Secrétariat va intensifier les efforts déjà engagés, notamment par des

activités de veille et d'évaluation systématiques de l'application de la COTIF et de ses appendices, par l'organisation d'ateliers nationaux et régionaux destinés à soutenir les administrations et les autorités nationales, par la production de rapports consolidés et de lignes directrices et par la mise en valeur des outils juridiques existants encore peu connus ou sous-utilisés.

L'objectif est clair : garantir que la COTIF et ses règles uniformes — qu'il s'agisse du droit des contrats (RU CIV, RU CIM, RU CUV, RU CUI), du transport des marchandises dangereuses (RID) ou des règles d'interopérabilité technique (RU APTU et RU ATMF) — soient appliquées de manière harmonisée, condition essentielle à l'efficacité du trafic international.

## **Étendre géographiquement l'application du droit ferroviaire international de la COTIF**

Le deuxième objectif porte sur



l'expansion géographique du système OTIF. L'efficacité d'un cadre juridique international repose en effet sur une large adhésion. Dans cette perspective, la période 2026-2027 sera consacrée à intensifier la promotion de la COTIF auprès des États souhaitant rejoindre l'Organisation, à encourager la participation d'observateurs aux réunions des organes de l'OTIF, à conclure, lorsque cela est pertinent, des mémorandums d'accord établissant des feuilles de route vers l'adhésion ou la coopération et à soutenir l'application du droit de l'OTIF aux transports nationaux, lorsque cela peut réduire les coûts et simplifier la pratique, comme c'est déjà le cas pour l'application nationale du RID.

Cette ouverture progressive, soutenue par les États membres actuels, répond à une réalité : le réseau ferroviaire international évolue rapidement, et de nouveaux acteurs souhaitent intégrer le cadre normatif de la COTIF pour faciliter leurs échanges.

L'extension géographique contribue à un droit ferroviaire international inclusif, cohérent et adaptable aux particularités régionales.

### **Une évolution du droit ferroviaire au rythme des mutations du secteur**

L'un des volets majeurs du programme concerne la modernisation et l'évolution continue du droit ferroviaire international. Dans un contexte de transformations rapides — transition numérique, automatisation, intelligence artificielle, dématérialisation contractuelle, nouvelles exigences de sécurité — le droit doit non seulement s'adapter, mais aussi d'une certaine manière anticiper.

Le programme de travail 2026-2027 prévoit ainsi la modernisation de certaines dispositions

institutionnelles issues du Protocole de Vilnius, la révision ciblée de plusieurs appendices relatifs au droit des contrats ferroviaires afin de tenir compte des pratiques actuelles, la mise à jour régulière des règles d'interopérabilité technique, essentielles notamment pour le fonctionnement de corridors internationaux, la préparation de la nouvelle édition du RID 2027 et le lancement des travaux pour le RID 2029.

Le programme de travail insiste également sur la nécessité d'un droit ferroviaire plus « connecté », c'est-à-dire connecté aux innovations technologiques (billetterie électronique, lettre de voiture numérique, automatisation du contrôle, systèmes de données interopérables), connecté aux nouvelles pratiques contractuelles, connecté aux exigences de sécurité, notamment dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, et enfin connecté aux évolutions réglementaires d'autres organisations internationales, afin d'harmoniser les normes à l'échelle multimodale.

L'objectif est de maintenir un droit ferroviaire international souple, pertinent, sécurisé et cohérent, répondant aux besoins opérationnels des entreprises ferroviaires tout en garantissant la sécurité juridique des États membres.

### **Renforcer la coopération internationale et l'harmonisation des régimes juridiques**

Le quatrième objectif du programme de travail vise à consolider le rôle de l'OTIF en tant que forum central du droit ferroviaire international.

La fragmentation des cadres juridiques, due à la diversité des mandats institutionnels, des structures régionales et des

spécificités techniques, demeure un défi. L'objectif n'est pas de l'abolir, mais de la gérer intelligemment, en favorisant la transparence et les synergies.

L'OTIF va ainsi poursuivre une coopération rapprochée avec ses partenaires historiques tels que la CEE-ONU et d'autres commissions régionales des Nations unies, l'OSJD, l'UIC et le CIT, de même qu'avec les organisations sectorielles et logistiques (TRACECA, FIATA, etc.). De plus, les tables rondes de l'OTIF, des ateliers thématiques et des échanges réguliers permettront de favoriser une compréhension mutuelle et d'éviter les doublons réglementaires.

Renforcer ces synergies va contribuer à une meilleure visibilité du rôle de l'OTIF dans l'architecture internationale du transport ferroviaire.

### **Assurer un exercice transparent et rigoureux des fonctions de dépositaire et de secrétariat**

Enfin, le programme de travail réaffirme l'importance du rôle du Secrétaire général en tant que dépositaire de la COTIF.

L'exactitude des notifications dépositaires, adhésions, réserves, listes de lignes ou instruments formels constitue un pilier essentiel de la sécurité juridique du système, tout comme le soutien du Secrétariat aux organes « législatifs » de l'Organisation (Assemblée générale, Commission de révision, Commission d'experts techniques, Commission d'experts du RID) permet d'assurer des procédures cohérentes, transparentes et fiables.

### **Un programme qui reflète une vision claire de l'avenir du droit ferroviaire**

En adoptant ce programme de



travail pour 2026-2027, les États membres réaffirment que l'OTIF demeure un acteur important, voire central, du droit ferroviaire international.

Le droit que l'OTIF élabore et met à jour n'est pas seulement un

ensemble de règles : il constitue une infrastructure juridique essentielle au fonctionnement du trafic ferroviaire international et un facteur de stabilité au sein d'un environnement en mutation.

Un droit ferroviaire moderne,

harmonisé, évolutif, connecté et coopératif : telle est la vision portée par ce nouveau programme, qui guidera l'action de l'Organisation au cours des deux prochaines années.

## VERS LA LIBRE CIRCULATION DES VOITURES DE VOYAGEURS

Conséquence des nouvelles règles de sécurité introduites par les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et les prescriptions techniques uniformes (PTU), la flexibilité auparavant offerte par les dispositions techniques du *Regolamento Internazionale delle Carrozze* (Accord sur l'échange et l'emploi des voitures en trafic international, ou RIC) avait été perdue. La version 2026 de la prescription technique uniforme pour les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs (PTU LOC&PAS) y remédie aujourd'hui en encadrant la « libre circulation » et l'« interchangeabilité » ; elle rétablit la flexibilité, simplifie les opérations et augmente la valeur du matériel roulant international. C'est une avancée majeure pour l'avenir du transport ferroviaire de voyageurs.

### La perte de flexibilité, contrepartie d'une sécurité accrue

À partir de 1922, l'utilisation internationale des voitures de voyageurs est régie par le RIC, accord international entre compagnies de chemin de fer visant à faciliter l'échange et l'exploitation de voitures de voyageurs par-delà les frontières et comprenant des dispositions techniques, commerciales, de sécurité, de maintenance et d'exploitation.

Le RIC existe toujours aujourd'hui sous la forme d'un accord multilatéral entre entreprises ferroviaires. Administré par l'Union internationale des chemins de fer (UIC), il énonce des règles d'exploitation et dispositions commerciales ainsi que certaines exigences techniques harmonisées qui facilitent l'utilisation des voitures, par exemple en ce qui concerne

les tensions d'alimentation et le marquage.

Introduites dans la COTIF 1999, les RU APTU et ATMF entrent en vigueur en 2006, les exigences techniques et de sécurité détaillées (prescriptions techniques uniformes ou PTU) restant à l'époque encore à élaborer. La responsabilité pour la définition des règles techniques et de sécurité applicables aux véhicules ferroviaires au niveau international est alors transférée des entreprises ferroviaires aux États parties.

C'est au cours de la même décennie que l'Union européenne (UE) commence à former sa propre législation ferroviaire en matière d'interopérabilité et de sécurité. En 2004, elle crée l'Agence ferroviaire européenne, aujourd'hui Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, à laquelle incombe notamment la rédaction

des STI, qui établissent des exigences minimales pour les sous-systèmes, y compris le matériel roulant. Ces STI de l'UE servent ensuite de base à l'élaboration des PTU de l'OTIF, de sorte que les dispositions de l'UE et de l'OTIF sont alignées et équivalentes aux fins du trafic international.

Si cette transition du RIC vers les PTU et STI a permis la modernisation et la consolidation des dispositions juridiques, elle a également créé une lacune. En effet, dans la mesure où elle définit des exigences de sécurité supplémentaires, pour lesquelles il n'existe pas de normes harmonisées, et que des vérifications supplémentaires de la compatibilité électromagnétique avec les équipements au sol sont nécessaires pour les dispositifs électriques à bord des voitures modernes, tels que les systèmes de climatisation, la PTU/STI LOC&PAS ne

permet pas aux nouvelles voitures de voyageurs d'être acceptées aussi largement à l'international que l'étaient les voitures RIC.

Conséquence, une voiture admise pour la première fois dans un pays ne peut pas être simultanément approuvée pour utilisation dans d'autres pays. Mais cela est aujourd'hui sur le point de changer puisque la version 2026 de la PTU LOC&PAS met en place un cadre juridique complet pour l'admission de voitures de voyageurs adaptées à la « libre circulation » et à l'« interchangeabilité », offrant flexibilité et efficacité pour le transport ferroviaire international de voyageurs.

### Les notions de libre circulation et d'interchangeabilité

Le système de la PTU LOC&PAS 2026 repose sur différents niveaux d'interopérabilité : admission État par État, acceptation mutuelle dans un vaste domaine d'utilisation et compatibilité en exploitation.

#### Admission au trafic international

Au niveau le plus élémentaire, c'est État par État que les véhicules sont admis sur les réseaux nationaux des États parties, s'ils satisfont à toutes les PTU applicables ou STI équivalentes de l'UE. Obligatoire pour tout nouveau véhicule destiné à être utilisé en trafic international (y compris les locomotives et rames), l'admission garantit le respect des exigences minimales en matière d'interopérabilité et de sécurité aux fins de l'utilisation dudit véhicule sur les réseaux des États parties dans lesquels il est admis. L'admission n'est pas synonyme de libre circulation ; l'ensemble des réseaux sur lesquels un véhicule peut circuler constitue son « domaine d'utilisation ».

#### Libre circulation

En plus d'être admis sur des réseaux individuels, un véhicule peut être conçu et approuvé comme « adapté à la libre circulation ». Cela signifie que son admission initiale au trafic international est valide dans plusieurs États parties, voire tous, sans autre procédure d'admission nationale séparée. Ainsi, dans le cadre de la libre circulation, le domaine d'utilisation couvre de multiples réseaux. Outre la conformité générale aux PTU exigée pour l'admission au trafic international, une voiture de voyageurs doit, pour être considérée adaptée à la libre circulation, satisfaire à des exigences facultatives particulières des PTU et ne faire l'objet d'aucun « cas spécifique » ou « point ouvert » prévu dans les PTU qui affecterait sa compatibilité technique avec le réseau d'un État. Les exigences facultatives des PTU pour la libre circulation garantissent la compatibilité de la voiture avec différents systèmes de détection des trains et paramètres d'infrastructure. Hautement normalisées, les voitures concernées peuvent porter la marque « TEN ». Par ailleurs, le classement comme « adapté à la libre circulation » ne signifie pas que le véhicule peut circuler sur toutes les lignes d'un réseau. Aussi sa compatibilité avec l'itinéraire doit-elle être contrôlée, non plus par les autorités mais par l'entreprise ferroviaire exploitante, conformément à la prescription technique uniforme applicable à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI).

#### Interchangeabilité

Portant sur les modalités pratiques et d'exploitation, l'interchangeabilité permet d'aller plus loin dans l'harmonisation que la seule libre circulation. Un « véhicule interchangeable » est un véhicule

adapté à la libre circulation, qui est *en plus* équipé d'interfaces intervéhicules normalisées (attelages, systèmes de freinage, connecteurs de données et raccords d'alimentation). Ces solutions communes permettent l'attelage dans un même train de voitures d'origines différentes. Cela est particulièrement important pour les États parties dans lesquels le transport international de voyageurs repose principalement sur l'échange de voitures aux gares frontières. L'interchangeabilité est facultative, mais si un véhicule est désigné comme interchangeable, il doit satisfaire à toutes les exigences des PTU y afférentes.

### Nouveautés de la PTU LOC&PAS 2026

Reconnaissant la nécessité de rétablir un système harmonisé pour les voitures de voyageurs, la Commission d'experts techniques s'est penchée sur le sujet en 2014 et l'a porté à l'attention de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et de la Commission européenne. L'effort de collaboration qui s'en est suivi a porté ses fruits puisque des exigences facultatives pour l'harmonisation technique des voitures de voyageurs ont été ajoutées à la STI LOC&PAS de l'UE en 2019, puis reflétées dans la PTU LOC&PAS de 2021.

Adoptée par la Commission d'experts techniques en juin 2025 et entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026, la toute dernière version de la PTU LOC&PAS couvre les nouveaux points suivants :

- **Libre circulation des voitures de voyageurs :** les dispositions des points **7.1.1.5** et **7.1.1.5.1** définissent désormais les exigences techniques particulières auxquelles doit satisfaire une voiture de voyageurs pour être considérée comme adaptée à la libre circulation. En cas de

conformité, la voiture peut dès le départ être admise dans un large domaine d'utilisation et porter la marque « TEN ».

- **Interchangeabilité des voitures de voyageurs** : Dans le prolongement de la libre circulation, le point **7.1.1.5.2** définit des exigences pour les interfaces intervéhicules permettant à une voiture adaptée à la libre circulation d'être également classée « interchangeable ».

Cette approche stratifiée, qui combine des paramètres de base obligatoires et des spécifications facultatives pour la libre circulation et l'interchangeabilité, reprend le concept éprouvé établi dans la prescription technique uniforme applicable au sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises » (PTU Wagons).

## Un parc valorisé

Les avantages pratiques offerts par ces nouvelles dispositions sont considérables : simplification de la planification de l'exploitation pour les opérateurs ferroviaires et rétablissement de la flexibilité nécessaire à l'attelage de voitures d'origines diverses dans un même train international (particulièrement utile pour les voitures-lits, qui sont souvent recombinaisons en cours d'exploitation).

De plus, ces changements ouvrent de nouvelles perspectives pour le financement, la location et la revente du matériel roulant. En effet, une voiture admise dans une vaste zone géographique offre davantage de possibilités d'utilisation et constitue donc un bien plus attrayant, puisque sa valeur de revente sera potentiellement plus élevée et que la sécurité de

l'investissement est accrue.

Étape majeure dans l'harmonisation du trafic ferroviaire international, ce développement s'inscrit dans le droit-fil de la stratégie de la Commission d'experts techniques qui accorde une place importante aux dispositions facilitant l'exploitation générale des véhicules dans les États membres de l'OTIF. En fournissant un cadre juridique à la construction de la prochaine génération de voitures de voyageurs véritablement internationales, la nouvelle PTU LOC&PAS répond à la mission principale de l'OTIF : faciliter le transport ferroviaire international en renforçant sa simplicité, son efficacité et sa compétitivité.

**Bas Leermakers**



# 66<sup>e</sup> SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU

Genève, 30 juin - 4 juillet 2025

Réuni pour sa 66<sup>e</sup> session, la première du cycle 2025-2026, le Sous-comité d'experts de l'ONU verra ses décisions intégrées dans la 25<sup>e</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU afin de servir de base commune aux prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport et d'être reprises dans les éditions 2029 du RID, de l'ADR et de l'ADN dans le cadre de l'harmonisation avec les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses.

La 66<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts de l'ONU s'est tenue du 30 juin au 4 juillet 2025 sous la présidence de M. Duane Pfund (États-Unis). 23 États, 7 organisations gouvernementales et 24 organisations non gouvernementales y ont participé. Dans la mesure où toutes les décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU ont des répercussions sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses des différents modes de transport, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y était représentée elle aussi.

## Publications

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a été informé de la récente publication de la 24<sup>e</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU, en anglais et en français, ainsi que de la 11<sup>e</sup> édition révisée du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), en anglais, espagnol et français. Les versions anglaise, espagnole et française de l'amendement n° 1 à la 8<sup>e</sup> édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères et la version espagnole de la 24<sup>e</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU paraîtront quant à elles d'ici la fin de l'année. Les versions arabe, chinoise et russe de

ces publications restent à établir ; leur parution dépendra du budget disponible à la fin 2025.

## Classement

Nouvelle rubrique pour les liquides toxiques présentant les dangers subsidiaires de corrosivité et d'inflammabilité

Au moins deux liquides toxiques présentant à la fois des dangers subsidiaires de corrosivité et d'inflammabilité sont transportés en grandes quantités dans l'Espace économique européen : l'alcool propargylique, utilisé par exemple comme inhibiteur de corrosion dans le traitement de l'acier, et l'acrylate de 2-méthoxyéthyle. Or, ces deux liquides sont respectivement transportés sous les rubriques n.s.a. UN 2927 et UN 2929 dont la désignation officielle de transport ne comporte qu'un seul de ces dangers.

Étant donné que plusieurs rubriques collectives pour les liquides toxiques à la fois corrosifs et inflammables existent déjà dans les Recommandations de l'ONU, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'ajouter une nouvelle rubrique n.s.a. collective pour les liquides toxiques présentant les dangers subsidiaires de corrosivité et d'inflammabilité. Les conditions de transport sont alignées sur celles

des numéros ONU 2742, 2743, 2744, 2927, 2929, 3073 et 3362. Les dispositions spéciales pour le transport en citernes mobiles ont été provisoirement maintenues entre crochets, pour confirmation à la prochaine session.

Enfin, il est ressorti qu'une discussion plus approfondie au sujet des dispositions générales relatives aux combinaisons de dangers était nécessaire, en particulier pour les matières auxquelles trois dangers sont associés.

## Moustiquaires imprégnées

Recommandées par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), les moustiquaires imprégnées d'insecticide sont l'un des meilleurs outils de prévention contre le paludisme puisqu'elles assurent une protection à la fois chimique et mécanique contre les moustiques. Plus de 200 millions sont produites chaque année dans le monde.

Filets composés essentiellement de polytéréphtalate d'éthylène (PET) et de polyéthylène (PE), les moustiquaires imprégnées sont traitées en usine à l'insecticide, qui est soit introduit dans le fil plastique au moment du filage, soit déposé à la surface d'un filet déjà tissé. Conçues de manière à libérer très lentement les matières actives, les moustiquaires imprégnées doivent

rester efficaces pour au moins trois ans, ou jusqu'à vingt lavages.

Souvent emballées individuellement dans des sacs en plastique à usage unique, les moustiquaires imprégnées sont ensuite rassemblées en balles pour le transport. On estime que ces emballages individuels génèrent annuellement 30 000 tonnes de déchets plastiques dans des communautés qui, bien souvent, ne disposent pas d'un bon système de traitement des déchets. Aussi les acteurs mondiaux du secteur de la santé sont-ils déterminés à réduire les déchets plastiques dus à la distribution de ces moustiquaires, notamment en optant pour l'emballage en vrac.

À l'heure actuelle, les moustiquaires sont transportées sous le numéro ONU 3077 MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, SOLIDE, N.S.A et soumises à la disposition spéciale 375 qui exempte des prescriptions du RID/ADR/ADN les emballages individuels ou combinés contenant une masse nette de matières solides d'au maximum 5 kg par emballage simple ou intérieur. Il s'ensuit que les moustiquaires emballées individuellement sont exemptées de l'application des prescriptions du RID/ADR/ADN mais que celles emballées en balles de plus gros volume y seraient soumises.

Dans la mesure où la disposition spéciale 375 se base sur la masse et non sur la concentration du composant actif de la matière dangereuse, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'introduire au 1.1.3 une exemption générale pour les moustiquaires imprégnées d'insecticide.

Objets contenant du gaz stocké dans un récipient cryogénique

L'expert des Pays-Bas a attiré

l'attention du Sous-comité d'experts de l'ONU sur un cas pratique de présentation au transport d'un objet contenant environ 1 800 litres (env. 255 kg) d'hélium liquéfié réfrigéré stockés dans un récipient cryogénique ouvert, sous le numéro ONU 3538 OBJETS CONTENANT DU GAZ ININFLAMMABLE, NON TOXIQUE, N.S.A. L'instruction d'emballage applicable P 006 requiert pour les récipients contenus dans des objets un niveau de protection équivalent aux instructions d'emballage P 200 (gaz comprimés, liquéfiés ou dissous) ou P 208 (gaz adsorbés), mais ne renvoie pas à l'instruction d'emballage P 203 applicable aux gaz liquéfiés réfrigérés.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'ajouter dans l'instruction d'emballage P 006 un renvoi à l'instruction d'emballage P 203 en ce qui concerne les récipients contenus dans des objets. Afin d'exclure tout risque d'asphyxie lors de l'ouverture d'une unité de transport contenant de tels objets, une nouvelle disposition spéciale prévoyant l'application du 5.5.3 a également été adoptée et affectée au numéro ONU 3538.

### Disposition spéciale 360

Associée aux numéros ONU 3091 (Piles au lithium métal contenues dans un équipement), 3481 (Piles au lithium ionique contenues dans un équipement) et 3552 (Accumulateurs au sodium ionique contenus dans un équipement), la disposition spéciale 360 indique simplement à quelle rubrique ONU doivent être affectés les véhicules mus par batterie au lithium métal, au lithium ionique ou au sodium ionique, de même que les engins de transport dans lesquels de telles batteries sont installées.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé à la majorité

une proposition du Royaume-Uni visant à écourter le libellé de la disposition spéciale en supprimant les informations qui figurent déjà ailleurs dans le règlement. Les répercussions de cette décision sur d'autres dispositions spéciales seront examinées lors de la prochaine session.

### Transport maritime des granulés de plastique

Après l'adoption, en 2024, de recommandations pour le transport maritime de granulés de plastique en conteneurs visant à réduire les risques environnementaux associés, l'Organisation maritime internationale (OMI) discute à présent de l'introduction de mesures contraignantes et envisage entre autres options de soumettre le transport maritime de granulés de plastique au Code IMDG.

Les granulés de plastique constituent la matière première dans la fabrication de produits plastiques. Ces dernières années, de grandes quantités de ces granulés se sont retrouvés dans la mer et sur les plages en conséquence de différents incidents impliquant des porte-conteneurs. Ainsi, en janvier 2019, le MSC Zoe a perdu au moins 342 conteneurs lors d'une violente tempête en mer du Nord, l'un deux laissant s'échapper 22,5 tonnes de billes de plastique polymère. En mai 2021, lors du naufrage du MV X-Press Pearl, ce sont 1 680 tonnes de granulés de plastique qui se sont déversées en mer au large de Colombo, au Sri Lanka. En février 2020, le MS Trans Carrier, frappé par une tempête entre les Pays-Bas et la Norvège, a perdu 13,2 tonnes de granulés de plastique, polluant les côtes norvégiennes, suédoises et danoises. Chaque année, ce sont environ 445 tonnes de granulés de plastique qui se perdent dans la chaîne de transport.

Les granulés de plastique peuvent contenir diverses substances classées comme dangereuses (toxiques), telles que des phtalates, des ignifugeants, des organochlorés, des absorbeurs d'UV au benzotriazole et des perturbateurs endocriniens. Ils représentent donc un danger pour l'environnement et la santé humaine lorsqu'ils se retrouvent dans la nature (milieu marin) et finissent par entrer dans la chaîne alimentaire. Ne se dégradant que très peu, voire pas du tout, dans l'environnement, ils finissent par libérer des microplastiques.

L'OMI a examiné les options suivantes pour l'introduction de mesures contraignantes relatives au transport des granulés de plastique :

- modification de l'appendice à l'annexe III de la convention MARPOL afin d'y désigner les granulés de plastique comme « substance nuisible » ;
- ajout d'une nouvelle règle à l'annexe III de la convention MARPOL qui prévoirait des exigences pour le transport de granulés de plastique en conteneurs sans que la cargaison soit classée comme substance nuisible/marchandise dangereuse ;
- attribution d'un numéro ONU spécifique (classe 9) aux granulés de plastique transportés par voie maritime dans des conteneurs.

Certes, les granulés de plastique ne répondent pas aux critères actuels de classement comme « matière dangereuse pour l'environnement », mais plusieurs des marchandises dangereuses appartenant à la classe 9 selon le Règlement type de l'ONU ne satisfont pas non plus aux définitions des classes de danger. Il s'agit par exemple de substances qui, lorsqu'elles sont inhalées sous forme de particules

fines, peuvent présenter un risque pour la santé (comme l'amiante) ou de substances et d'objets qui, en cas d'incendie, peuvent former des dioxines (comme les polychlorobiphényles).

Les représentants de l'Allemagne et des Pays-Bas ont prié le Sous-comité d'experts de l'ONU de se prononcer sur la pertinence de l'introduction d'un nouveau numéro ONU en vue de réglementer le transport maritime des granulés de plastique.

Il est ressorti de la plupart des positions exprimées que la création d'un nouveau numéro ONU ne se justifiait pas puisque les granulés de plastique ne sont pas des marchandises intrinsèquement dangereuses et ne répondent à aucun critère de classement existant. De plus, rien n'indique que le classement comme marchandises dangereuses empêcherait leur rejet en cas d'incidents en mer. Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de ne pas se prononcer et d'attendre l'issue des discussions de l'OMI sur les différentes options.

## Marquage

### Disposition spéciale 405

Parallèlement à l'introduction des nouveaux numéros ONU 3556, 3557 et 3558 pour les véhicules mus par batteries a été ajoutée au Règlement type de l'ONU la disposition spéciale 405 exemptant des prescriptions de marquage et d'étiquetage du chapitre 5.2 les véhicules qui ne sont pas entièrement confinés dans des emballages, des caisses ou d'autres moyens empêchant une identification immédiate. Dans le RID/ADR/ADN 2025, cette exemption est incluse dans le nouvel alinéa e) de la disposition spéciale 666.

Après l'entrée en vigueur des

nouvelles prescriptions du RID/ADR/ADN, il est apparu que le libellé des dispositions spéciales 405 et 666 e) manquait de clarté et entraînait des problèmes d'application. Les questions suivantes ont été formulées par les représentants de l'Allemagne et les représentantes de la Suède afin de mieux comprendre ces deux dispositions spéciales :

- Dans quelle mesure le véhicule doit-il être identifié ? Suffit-il qu'un véhicule ou un équipement puisse être identifié comme tel malgré l'emballage ? Ou doit-on déterminer le numéro ONU auquel le véhicule doit être assigné et donc le type de groupe motopropulseur (moteur à combustion ou batterie) et le type de batterie, le cas échéant ?
- Comment le véhicule peut-il être identifié immédiatement s'il est emballé ? Faut-il utiliser un emballage transparent ou un emballage qui permet de distinguer clairement la forme du véhicule, ou encore apposer une marque ou une illustration sur l'emballage ?
- Si de grands véhicules mus par batteries (voitures, voiturettes de golf, motos) sont chargés dans un conteneur, ce conteneur doit-il être considéré comme un « autre moyen empêchant une identification immédiate » ou comme un engin de transport, auquel cas la disposition ne s'appliquera pas ?

À l'issue d'une longue discussion, le Sous-comité d'experts de l'ONU est convenu que l'exemption des prescriptions de marquage et d'étiquetage du chapitre 5.2 devrait uniquement concerner les véhicules non emballés. Relevant que la disposition spéciale 405 avait été transposée différemment dans les règlements spécifiques aux divers modes de transport, il



a invité les organes compétents à en harmoniser le libellé avec la version modifiée de la disposition spéciale 405.

### Marquage des récipients à pression rechargeables « UN »

Les éditions 2023 du RID, de l'ADR et de l'ADN ont vu l'introduction au 6.2.2.11 de nouvelles prescriptions relatives au marquage des fermetures des récipients à pression « UN » rechargeables. Or, à l'usage, il est apparu que les prescriptions de marquage applicables aux robinets devaient être clarifiées et qu'une erreur mineure au 6.2.2.7 concernant les prescriptions de marquage applicables aux enveloppes de récipients à pression « UN » devait être corrigée.

Les nouvelles prescriptions ne prévoient aucun marquage pour le raccord au filetage de l'enveloppe du récipient à pression, car il avait été erronément supposé à l'époque que toutes les normes pertinentes relatives aux fermetures l'imposaient déjà. Parmi les prescriptions applicables aux récipients à pression « UN », le 6.2.2.7.4 m) prescrit l'identification du filetage de la bouteille par marquage. Il n'est pour l'heure pas applicable aux fûts à pression, tubes et récipients à pression de secours.

En outre, selon la dernière phrase du 6.2.2.11, la pression d'épreuve du robinet (et non du récipient à pression) doit être marquée « lorsqu'elle est inférieure à la pression d'épreuve indiquée en raison de la pression nominale de l'orifice de remplissage du robinet ». Or, puisqu'il n'est pas clairement précisé si la « pression d'épreuve du robinet » renvoie ici à l'épreuve de pression hydraulique ou à l'épreuve d'étanchéité, cette phrase a donné lieu à différentes interprétations.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a procédé aux clarifications

nécessaires au 6.2.2.7.4 et au 6.2.2.11 et adopté une nouvelle mesure transitoire qui, sur le modèle de la mesure transitoire au 1.6.2.20, autorise la poursuite de l'utilisation des fermetures fabriquées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2031. Les modifications au 6.2.2.11 devaient encore être confirmées à la session suivante, une association internationale ayant signalé qu'il n'y avait pas suffisamment d'espace disponible sur les robinets pour cette marque supplémentaire.

## Emballages

### Perforations en guise de poignées sur les côtés des caisses en carton

Le terme « caisse » est défini comme suit au 1.2.1 : « emballage à faces pleines rectangulaires ou polygonales, en métal, bois, contre-plaqué, bois reconstitué, carton, plastique ou autre matériau approprié. De petits orifices peuvent y être pratiqués pour faciliter la manutention ou l'ouverture, ou répondre aux critères de classement, à condition de ne pas compromettre l'intégrité de l'emballage pendant le transport. ».

Dans la pratique, les caisses en carton présentent souvent des perforations ou des cordelettes en guise de poignées. Or, il n'est pas clairement indiqué dans les prescriptions de performance énoncées au 6.1.4.12 si c'est après ouverture effective des parties prédécoupées que la caisse doit être soumise aux épreuves correspondantes.

À l'issue d'échanges approfondis à sa précédente session, le Sous-comité avait globalement estimé que les perforations pouvaient être acceptées à condition qu'elles soient prévues dans le modèle type d'emballage soumis aux épreuves de type.

Le Sous-comité a décidé d'ajouter

à la définition de caisse au 1.2.1 un nota précisant que les prescriptions relatives aux épreuves de type doivent être satisfaites.

### Emballages interdits pour les matières susceptibles de se liquéfier au cours du transport

Au 4.1.3.4 sont énumérés les emballages dont l'utilisation est interdite pour les matières susceptibles de se liquéfier au cours du transport. À sa précédente session, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait décidé d'en aligner le libellé sur celui des instructions d'emballage P 002 et P 410 lesquelles mentionnent par exemple les fûts et bidons en acier, en aluminium ou en métal autre et à dessus amovible, ainsi que les fûts et bidons en plastique à dessus amovible, qui ne doivent pas être utilisés pour des matières du groupe d'emballage I susceptibles de se liquéfier au cours du transport (voir Bulletin 2/2025, p. 14-15). Les modifications correspondantes seront intégrées dans l'édition 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

Cependant, alors qu'elle tient compte de la plupart des types d'emballages, cette version révisée du 4.1.3.4 n'inclut pas certains emballages intérieurs des emballages combinés.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de les y mentionner expressément et de supprimer les notes de bas de page correspondantes dans les instructions d'emballage P 002, P 410 et LP 02.

Le Royaume-Uni a soumis une proposition concurrente visant à simplifier davantage encore le 4.1.3.4. Celle-ci prévoyait de définir comme matières susceptibles de se liquéfier pendant le transport les solides dont le point de fusion est inférieur ou égal à 45 °C, et d'autoriser pour ces matières

les emballages individuels et les grands récipients pour vrac (GRV) à condition que l'agrément de type prévoit la vérification de leur étanchéité ou un revêtement étanche. Ne pouvant appuyer cette proposition en l'état, le Sous-comité d'expert de l'ONU a décidé de se pencher sur les possibilités de simplification à sa session suivante.

## Divers

### Unités de mesure

Le 1.2.2.1 liste les unités de mesure applicables dans le RID/ADR/ADN ; des valeurs

arrondies pour la conversion des unités précédemment utilisées en unités du système international d'unités (SI) y sont indiquées dans une note de bas de page.

Constatant que le 1.2.2.1 contenait déjà toutes les informations nécessaires sur les unités SI, les unités supplémentaires admises et les relations entre les unités, le Sous-comité d'experts de l'ONU a estimé que la note de bas de page était superflue et l'a supprimée.

## Session suivante

Le Sous-comité d'experts de

l'ONU a poursuivi ses travaux sur la 25<sup>e</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU à sa 67<sup>e</sup> session, du 24 novembre au 3 décembre 2025 à Genève.

**Jochen Conrad**

# CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2025/2026

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
24-27 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne - Suisse
14 avril	3 <sup>e</sup> session de l'Autorité de surveillance		Berne - Suisse
19-20 mai	142 <sup>e</sup> session du Comité administratif		Berne - Suisse
27-28 mai	20 <sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse
28 mai	59 <sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse
9 juin	18 <sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
10-11 juin	58 <sup>e</sup> session du groupe de travail WG TECH		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)

# ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2025/2026

DATE	ÉVÉNEMENT	ORG.	LIEU
15-17 décembre	Groupe de travail VI « Documents de cargaison négociables »	CNUDCI	Vienne - Autriche
18-19 février	Groupe de travail CIV	CIT	Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
23-24 février	Journées internationales des matières dangereuses	Maison d'édition Storck Hambourg	Hambourg - Allemagne
24-25 février	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
24-27 février	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
3-4 mars	Groupe d'experts de l'UIC « Transport de marchandises dangereuses »	UIC	Munich - Allemagne
5-8 mai	119 <sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
6-8 mai	Forum international des transports – Sommet 2026	FIT – OCDE	Leipzig - Allemagne
20-21 mai	Groupe de travail CIV	CIT	Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
19-22 mai	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
24-25 juin	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique





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

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

© 2025 OTIF. Œuvre sous licence ouverte [CC BY](#).

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)

