



Bulletin

OTIF

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

134^e année
N°2/2026

Bulletin des
transports
internationaux
ferroviaires

ACTUALITÉS OTIF

- 3 Coopération OTIF-UIC : priorités et perspectives
- 4 Visite de courtoisie : Pologne
- 4 Visite de courtoisie : Espagne
- 5 Autorité de surveillance
- 6 Table ronde de l'OTIF : échanges sur la responsabilité en cas de dommages causés par un véhicule ferroviaire
- 7 Le sommet 2026 du FIT : « *Funding Resilient Transport* »
- 8 Rencontre entre l'OTIF et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer à Valenciennes
- 8 Appel à candidatures

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE MARCHANDISES DANGEREUSES

- 9 67^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU
- 14 Réunion commune RID/ADR/ADN

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

18

ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

Ce deuxième numéro du Bulletin de l'année 2026 aborde une question simple mais essentielle : comment le droit ferroviaire international peut-il rester pragmatique dans un secteur en pleine mutation ? La clé : un travail patient et régulier d'adaptation des règles aux besoins réels, et l'écoute attentive du secteur.

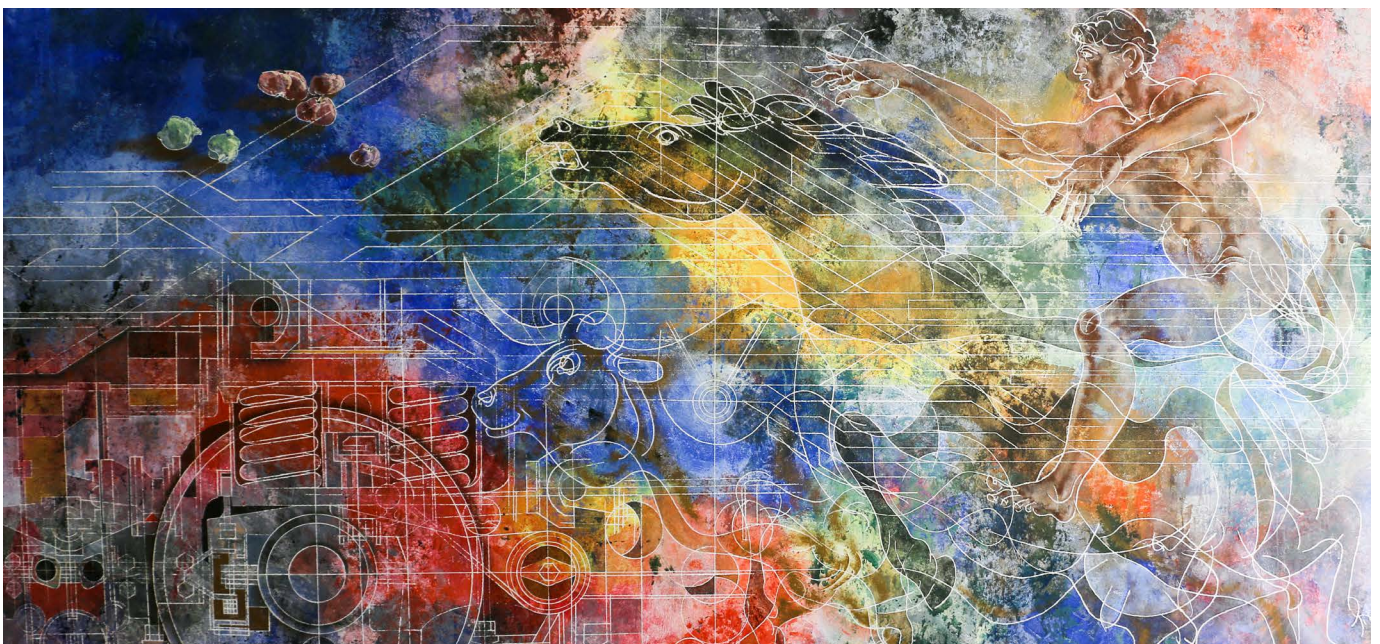
C'est lorsqu'elle se concrétise que la coopération prend tout son sens, comme le donnent notamment à voir l'article sur la réunion entre l'OTIF et l'UIC consacrée à des questions bien connues des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure (interopérabilité, normalisation, sécurité, terminologie, formation, corridors de fret, sécurisation du chargement et documents de transport numériques), ainsi que l'article sur la visite à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer à Valenciennes, qui a poursuivi un objectif similaire, mais sous un autre angle, avec des discussions sur l'interopérabilité technique, la position des États membres de l'OTIF non membres de l'UE, les réseaux à écartement de 1 520 mm et les liaisons ferroviaires possibles entre l'Europe et la région du Golfe. Avec tous ces thèmes, c'est la possibilité, au quotidien, d'améliorer la coordination entre différents systèmes qui est abordée.

Ce numéro témoigne également d'une attention renouvelée portée à l'application pratique du droit de l'OTIF. Ainsi, la table ronde sur la responsabilité des dommages causés par un véhicule ferroviaire s'est penchée sur l'article 7 des Règles uniformes CUV, une disposition dont l'importance se mesure surtout lorsqu'un incident réel implique à la fois la responsabilité juridique, la maintenance, l'exploitation et la pratique contractuelle. De tels échanges sont utiles précisément parce qu'ils ne partent pas d'une conclusion toute faite. Ils permettent au Secrétariat, aux États membres et au secteur de vérifier si les règles en vigueur sont suffisamment claires et s'il y a lieu de poursuivre les travaux.

Les articles sur les marchandises dangereuses montrent bien à quel point la sécurité repose sur un travail technique, minutieux et régulier. Hautement spécialisées, les questions relatives à la classification, aux citernes, aux emballages, aux piles et batteries ainsi qu'aux mesures transitoires sont également essentielles aux fins de la sécurité du transport ferroviaire de marchandises dangereuses et de la cohérence des règles applicables aux différents modes de transport.

Au-delà des simples activités, c'est la notion d'adaptation qui sert de fil conducteur à ce nouveau numéro : adaptation des instruments juridiques à la pratique, des règles techniques aux besoins opérationnels, et de la coopération internationale aux nouvelles réalités.

Aleksandr Kuzmenko
Secrétaire général



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

COOPÉRATION OTIF-UIC : PRIORITÉS ET PERSPECTIVES

Le 11 mars 2026, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC) ont tenu une réunion bilatérale au siège de l'UIC à Paris. Organisée conjointement sur la base d'un ordre du jour convenu à l'avance, cette rencontre a permis d'aborder de nombreux sujets d'intérêt commun.

La réunion s'est tenue en présence du Secrétaire général de l'OTIF, M. Aleksandr Kuzmenko, et du directeur général de l'UIC, M. François Davenne, entourés de leurs équipes respectives.

Les discussions ont débuté par des présentations générales. Le Secrétaire général de l'OTIF

a souligné l'importance de l'implication du secteur et des compagnies ferroviaires dans les travaux de l'Organisation, tandis que le directeur général de l'UIC a mis en avant les efforts visant à renforcer les liens avec ses membres et à répondre à leurs besoins techniques. Les stratégies, programmes de travail et priorités respectifs ont été examinés, ainsi que les évolutions en matière de normalisation, notamment la transition des fiches UIC vers les « *International Railway Solutions* » (IRS).

Les échanges ont ensuite porté sur les systèmes ferroviaires, en particulier l'interopérabilité et la normalisation. L'importance de la coopération avec les organismes

internationaux de normalisation a été soulignée, tout comme la nécessité de développer des solutions adaptées au niveau mondial. Les participantes et participants ont également abordé des questions telles que la sécurité, la terminologie, la formation et les défis liés à l'intégration de différents systèmes ferroviaires, y compris dans des contextes non européens.

Les thématiques de plaidoyer ont également occupé une place importante dans les discussions. L'OTIF a présenté ses priorités en matière d'élargissement géographique et de mise en œuvre de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), tandis que l'UIC a exposé sa feuille de route en matière de plaidoyer, notamment en lien avec le financement climatique et la résilience face au changement climatique.

Enfin, des sujets opérationnels relatifs notamment au fret ont été abordés. Les discussions ont porté sur la sécurité du chargement, sur la numérisation des documents de transport, sur le développement de corridors ferroviaires internationaux et sur les enjeux liés à la capacité des infrastructures. La nécessité de renforcer la coordination à l'échelle internationale pour faciliter le transport ferroviaire transfrontalier demeure centrale.

Cette réunion a permis des échanges ouverts et constructifs sur un large éventail de sujets. Elle a contribué à renforcer la coopération entre l'OTIF et l'UIC, tout en consolidant les relations existantes et en favorisant de nouveaux contacts. Les deux organisations ont exprimé leur intérêt à poursuivre ce type de rencontres de manière régulière.



VISITE DE COURTOISIE : POLOGNE

Le 30 mars 2026, Son Excellence M. Marek Prawda, ministre plénipotentiaire et chargé d'affaires par intérim à l'ambassade de Pologne, a rendu visite à M. Aleksandr Kuzmenko, Secrétaire général de l'OTIF.

Récemment désigné, M. Marek Prawda souhaitait se présenter.

M. Prawda et M. Kuzmenko ont notamment échangé sur les enjeux actuels, sur les perspectives de développement du transport ferroviaire international, ainsi que sur la mise en œuvre de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et sur le rôle de l'OTIF.

Le Secrétaire général se félicite de cette visite et remercie M. Prawda pour cet échange.



VISITE DE COURTOISIE : ESPAGNE

Jeudi 2 avril 2026, Son Excellence M. Enrique Mora Benavente, ambassadeur d'Espagne en Suisse, s'est rendu au siège de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) à Berne pour se présenter.

Récemment nommé représentant permanent de l'Espagne auprès de l'OTIF en remplacement de M^{me} Nuño, M. Mora Benavente est venu rencontrer M. Kuzmenko, Secrétaire général de l'Organisation.

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 l'Espagne et l'OTIF.

Le Secrétaire général de l'OTIF renouvelle à M. Mora Benavente

l'assurance de sa très haute considération.



AUTORITÉ DE SURVEILLANCE

L'Autorité de surveillance, organe créé par le Protocole de Luxembourg, s'est réunie en sa 3^e session, au siège de l'OTIF à Berne le 14 avril 2026.

Le Secrétariat de l'OTIF assure le secrétariat de l'Autorité de surveillance, laquelle a pour mission de superviser la mise en œuvre du Protocole c'est-à-dire l'établissement, le fonctionnement et l'exploitation du Registre international du matériel roulant ferroviaire.

Le 14 avril 2026, l'OTIF était représentée par son Secrétaire général, M. Aleksandr Kuzmenko. Présidée par l'Espagne en la personne de M^{me} Teresa Rodríguez

de las Heras Ballell, l'Autorité de surveillance a pris d'importantes décisions concernant son fonctionnement. Elle a notamment adopté son nouveau règlement intérieur.

Le Protocole ferroviaire de Luxembourg

Le Protocole ferroviaire de Luxembourg du 26 février 2007 est le résultat de nombreuses réunions parrainées par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT). Il trouve sa raison d'être dans le succès de la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobile, et plus spécifiquement

son protocole aéronautique. Le Protocole ferroviaire de Luxembourg met en place un nouveau régime juridique pour la reconnaissance et l'exécution des garanties des prêteurs, des bailleurs et des vendeurs conditionnels lorsque celles-ci sont prises sur le matériel roulant ferroviaire. Face à l'augmentation du financement privé du matériel roulant et à l'absence de règles internationales, les questions de droits de propriété du matériel roulant ferroviaire sont cruciales. Le Protocole de Luxembourg offre une solution : le premier cadre juridique détaillé pour la protection des propriétaires et financeurs du matériel roulant circulant par-delà les frontières juridictionnelles.



TABLE RONDE DE L'OTIF : ÉCHANGES SUR LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE DOMMAGES CAUSÉS PAR UN VÉHICULE FERROVIAIRE

Le 15 avril 2026, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a organisé une table ronde en ligne consacrée à la responsabilité des dommages causés par un véhicule ferroviaire, telle que la régit l'article 7 des Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV).

Plus de 60 participantes et participants issus des États membres de l'Organisation, du secteur ferroviaire et d'autres parties prenantes ont pris part à cette réunion interactive.

Cette rencontre s'inscrit dans une nouvelle série d'« OTIF Roundtables », conçues comme des espaces d'échange informels, accessibles et dynamiques. Leur objectif est de favoriser le dialogue, de recueillir des connaissances pratiques et de renforcer la compréhension du droit ferroviaire international, en vue d'élaborer des solutions adaptées aux défis actuels.

La table ronde du 15 avril avait pour ambition principale de mieux comprendre l'application concrète de l'article 7 des Règles uniformes CUV dans la pratique. Le Secrétariat de l'OTIF souhaite en effet collecter des retours d'expérience afin d'éclairer les États membres dans la perspective d'éventuelles modifications de cette disposition.

Afin de stimuler les échanges, plusieurs scénarios fictifs ont été proposés aux personnes participantes par le département des affaires juridiques et extérieures du Secrétariat de l'OTIF. Ces cas pratiques portaient sur différentes

situations d'accident impliquant des trains de marchandises circulant entre les États membres de l'OTIF. Ils illustraient notamment des cas d'erreurs d'exploitation (comme le non-respect d'un signal d'arrêt), de défauts matériels cachés, de combinaisons de causes, ou encore de problèmes liés à l'entretien et à l'évolution technique des équipements.

À travers ces scénarios, les discussions se sont concentrées sur des questions clés : la détermination des responsabilités entre les parties au contrat, la répartition de la charge de la preuve, le rôle des relations contractuelles, ainsi que l'articulation entre les cadres juridiques et contractuels internationaux (notamment les CUV et le Contrat uniforme d'utilisation des wagons ou « CUU »).

Les personnes participantes ont également été invitées à comparer ces situations avec celles relevant de services nationaux soumis uniquement au droit interne, afin de mieux cerner les spécificités du cadre international.

Les échanges riches et variés ont permis de mettre en lumière la complexité des situations rencontrées dans la pratique, ainsi que la nécessité d'une compréhension partagée des règles applicables. Cette table ronde a ainsi contribué à enrichir la réflexion collective et à poser les bases de travaux futurs sur l'évolution de l'article 7 des Règles uniformes CUV.

Le Secrétariat remercie toutes les personnes ayant participé pour la qualité de cette table ronde.

Roundtable



- P** *Promote engagement*
[Promouvoir l'engagement]
- R** *Reflect*
[Réfléchir]
- O** *Open dialogue*
[Ouvrir le dialogue]
- G** *Gather knowledge*
[Recueillir des connaissances]
- R** *Raise questions*
[Soulever des questions]
- E** *Enrich understanding*
[Enrichir la compréhension]
- S** *Shape solutions*
[Élaborer des solutions]
- S** *Strengthen international railway law*
[Renforcer le droit ferroviaire international]

LE SOMMET 2026 DU FIT : « *FUNDING RESILIENT TRANSPORT* »

Le sommet 2026 du Forum international des transports (FIT) s'est tenu à Leipzig, en Allemagne, du 6 au 8 mai. Cette édition avait pour thème le financement des transports résilients et a mis l'accent sur les leviers permettant de mobiliser des investissements et de déployer des stratégies de financement afin de renforcer durablement la résilience des systèmes de transport. L'objectif est de soutenir une connectivité de long terme, tout en améliorant l'efficacité et la fiabilité des infrastructures et des opérations de transport.

Comme chaque année, le sommet a réuni les ministres des transports des États membres du FIT, ainsi que des délégations d'organisations internationales, des parlementaires et des dirigeants et dirigeantes du secteur privé. Ces rencontres de haut niveau offrent une occasion unique de débattre des grands enjeux de la mobilité et d'encourager la coopération intergouvernementale et public-privé.

L'OTIF était représentée par son Secrétaire général, M. Aleksandr Kuzmenko, qui est intervenu lors de la session ministérielle publique du jeudi 7 mai, intitulée « *Pillars of Progress: Governance, Innovation and Co-operation* ».

Les interventions lors de cette

session ont mis en lumière que l'établissement de systèmes de transport résilients nécessite davantage que des ressources financières. Une gouvernance solide, une coopération renforcée entre les différents acteurs et des innovations institutionnelles, notamment dans les domaines de la numérisation et de la modernisation, sont essentielles pour accroître l'efficacité des investissements et améliorer la résilience des réseaux de transport. Les interventions ont notamment porté sur les moyens d'aligner les financements publics et privés afin de répondre aux risques complexes et évolutifs auxquels les systèmes de transport sont confrontés.

Dans son intervention, le Secrétaire général de l'OTIF a rappelé que, la résilience des transports repose avant tout sur une bonne gouvernance fondée sur des cadres juridiques clairs et prévisibles. Il a souligné que le transport ferroviaire international dépend à la fois de l'interopérabilité juridique et de l'interopérabilité technique. Grâce à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et à ses règles uniformes, l'OTIF contribue à offrir un environnement juridique stable qui réduit les risques, renforce la confiance des investisseurs et favorise le développement de transports internationaux ferroviaires sur le

long terme.

Le Secrétaire général a également mis en avant les efforts de modernisation engagés par l'OTIF ces dernières années. Cette évolution vise non seulement à améliorer les processus internes de l'Organisation, mais également à renforcer son ouverture et son interaction avec une communauté plus large d'acteurs du secteur ferroviaire.

Il a par ailleurs rappelé que la coopération constitue un élément fondateur de l'OTIF depuis sa création. Face à la complexité des risques actuels dans le domaine des transports, aucun acteur, public ou privé, ne peut agir seul. La coopération internationale demeure ainsi essentielle pour renforcer la résilience des systèmes de transport.

En conclusion, le Secrétaire général a souligné que le développement de transports résilients nécessite d'investir non seulement dans des solutions de mobilité durables et respectueuses de l'environnement, mais également dans des institutions solides et des cadres juridiques fiables. La résilience repose avant tout sur la confiance et la sécurité juridique.

RENCONTRE ENTRE L'OTIF ET L'AGENCE DE L'UE POUR LES CHEMINS DE FER À VALENCIENNES

Le 11 mai 2026, le Secrétaire général de l'OTIF a été accueilli à Valenciennes par M^{me} Oana Gherghinescu, directrice exécutive de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Cette visite s'inscrit dans le cadre de la coopération étroite entre l'OTIF, l'Agence et la Commission européenne, fondée sur un arrangement administratif tripartite, avec pour objectif commun de renforcer l'interopérabilité et le transport ferroviaire international.

Les équipes de l'OTIF et de l'Agence ont discuté de plusieurs enjeux stratégiques. Elles ont notamment examiné la possibilité d'une interopérabilité technique

« à deux niveaux », afin de mieux répondre aux difficultés rencontrées par certains États membres de l'OTIF, non membres de l'Union européenne, dans la mise en œuvre des règles actuelles. Une approche plus prescriptive pourrait faciliter leur participation aux échanges internationaux de wagons de marchandises, tout en garantissant un niveau élevé de sécurité.

Les perspectives de connexion ferroviaire entre l'Europe et la région du Golfe ont également été abordées. Dans le contexte des projets logistiques en cours, les échanges ont mis en évidence le rôle potentiel de l'OTIF pour développer un cadre juridique et

technique permettant de rapprocher des systèmes ferroviaires différents et de favoriser leur interconnexion.

Enfin, l'intégration des réseaux à écartement de 1 520 mm a fait l'objet de discussions, avec l'objectif d'améliorer l'application du droit de l'OTIF et de proposer des solutions techniques adaptées.

Cette rencontre de travail a permis d'identifier des synergies futures, notamment dans la mise en œuvre de projets communs, et confirme la volonté partagée de l'OTIF et de l'Agence de poursuivre leur coopération en faveur d'un système ferroviaire international plus harmonisé.

APPEL À CANDIDATURES

L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a ouvert un programme d'accueil en détachement et lance un appel à candidatures à destination d'expertes et d'experts issus de ses États membres.

Les détachements, d'une durée limitée, permettront aux expertes et experts d'apporter leur contribution aux activités de l'Organisation dans un cadre international et collaboratif, tout en conservant leur lien avec leur administration d'origine.

Cette initiative offre la possibilité de participer activement aux travaux de l'Organisation et au développement du droit ferroviaire international, au sein d'un environnement multilatéral et dynamique. Les personnes sélectionnées travailleront en étroite

collaboration avec le Secrétariat sur des thématiques clés tels que les questions juridiques, les marchandises dangereuses ou l'interopérabilité technique, en lien avec leur domaine d'expertise.

Avec l'appui des autorités nationales, le programme d'accueil en détachement permettra

notamment de renforcer la coopération entre l'OTIF et ses États membres, tout en valorisant les compétences déployées dans le secteur ferroviaire.

Consultez l'appel à candidatures et postulez ici : [Appel à candidatures – Accueil en détachement d'expertes et experts nationaux](#).



67^e SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU

Le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est réuni pour sa 67^e session, la deuxième du cycle biennal 2025-2026. Ses décisions seront intégrées dans la 25^e édition révisée du Règlement type de l'ONU et serviront de base commune aux prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport. Dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, elles seront ensuite reprises dans les éditions 2029 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

La 67^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU s'est tenue du 24 novembre au 3 décembre 2025 sous la présidence de M. Remko Dardenne (Belgique). 23 États, 6 organisations gouvernementales et 21 organisations non gouvernementales ont participé. Dans la mesure où toutes les décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU ont des répercussions sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses des différents modes de transport, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y était représentée elle aussi.

Réduction des coûts

À la suite de l'annonce pendant l'allocution d'ouverture de nouvelles coupes budgétaires de 15 % à l'ONU et des suppressions de postes en conséquence au sein de la division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), le Sous-comité d'experts de l'ONU a discuté de possibles solutions de réduction des coûts. Plusieurs délégations ont expressément souligné l'importance des travaux du Sous-comité d'experts de l'ONU, dont les recommandations sont capitales pour le transport en sécurité des marchandises dangereuses, l'évaluation risques-avantages, la prévention d'accidents catastrophiques et

la formation de prescriptions harmonisées facilitant les échanges mondiaux. La valeur économique considérable de cette activité réglementaire a également été mise en avant.

Pour l'année 2026, il a été décidé des premières mesures suivantes :

- Avant de soumettre des propositions, les délégations devraient proactivement échanger avec les principales parties prenantes de manière à identifier précocement les problèmes, à éviter les équivoques et à minimiser le nombre d'adaptations devant être apportées aux documents en session.
- Les documents de travail devraient se limiter aux informations essentielles, tandis que les éléments contextuels et le détail des justifications pourraient figurer dans des documents informels d'accompagnement. Déjà partiellement mise en œuvre, cette pratique récente s'est avérée efficace et a permis de réduire les coûts de traduction.
- Les auteurs et autrices des documents de travail devrait recevoir des retours en amont des réunions, afin qu'ils puissent, le cas échéant, remanier leur proposition dans le cadre d'un document informel.

- Dans la mesure du possible, les propositions devraient comporter des informations sur les répercussions économiques et sur l'analyse coûts-avantages.

Pour l'après-2026, les mesures suivantes ont notamment été proposées :

- mise en place d'une plateforme en ligne sur laquelle les documents de travail pourront être publiés et discutés avant les réunions, comme cela a été le cas pendant la pandémie de COVID-19. Les réunions présentielles gagneraient ainsi en efficacité, puisque les problèmes et les ambiguïtés pourraient être clarifiés à l'avance. Toutefois, des questions se posent quant à la gestion des accès et à la cybersécurité. Il importera de plus que toutes les délégations puissent suivre les discussions sur les documents et qu'aucun processus parallèle ne se mette en place.
- Comme dans d'autres organes de l'ONU, en cas de session de deux semaines, la première pourrait être consacrée à des réunions informelles préparatoires et la seconde aux séances plénières.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de raccourcir d'un jour chacune des réunions

prévues en 2026. À ce stade, en attendant de voir si les mesures susmentionnées porteront leurs fruits et de disposer d'informations plus précises sur la situation budgétaire de l'ONU, le Sous-comité n'a arrêté aucune décision pour l'après-2026. Toutes les délégations ont souligné leur détermination à poursuivre les travaux importants menés par le Sous-comité d'experts de l'ONU et à soutenir le Secrétariat en cette période d'incertitude et de transition, afin de préserver les normes élevées et la culture de coopération internationale qui ont fait des Recommandations de l'ONU et des règlements relatifs aux marchandises dangereuses des instruments réglementaires internationaux des plus efficaces et des plus précieux.

Matières explosibles

Échantillons énergétiques

Les échantillons énergétiques peuvent être transportés sous les rubriques ONU 3223 « Liquide autoréactif du type C » ou 3224 « Solide autoréactif du type C » à condition d'être emballés conformément à la disposition spéciale d'emballage PP 95 de l'instruction d'emballage P 520. L'un des principes fondamentaux de la disposition spéciale d'emballage PP 95 est l'utilisation d'un emballage clairement défini, dans lequel les échantillons individuels sont isolés les uns des autres dans une matrice expansible en mousse de polyéthylène. Les distances entre les échantillons individuels ainsi qu'entre les échantillons et la paroi extérieure de l'emballage sont déterminées avec précision et forment des conditions dans lesquelles toute décomposition critique éventuelle d'un échantillon n'entraîne ni la décomposition des autres échantillons à l'intérieur de l'emballage, ni d'effets dangereux à l'extérieur de l'emballage.

L'emballage extérieur prescrit présente toutefois un inconvénient : pensées pour le transport d'environ 56 échantillons, ses dimensions externes sont peu adaptées au transport d'un plus petit nombre d'échantillons.

Dans la mesure où la disposition spéciale d'emballage PP 95 prévoit des conditions supplémentaires (distance minimale entre les emballages intérieurs, distance minimale entre les emballages intérieurs et la paroi de l'emballage extérieur, contenance maximale de l'emballage intérieur, épaisseur de paroi minimale de l'emballage extérieur) et à la lumière des essais positifs réalisés par l'Institut fédéral allemand pour la recherche et les essais des matériaux (BAM) sur des emballages de plus petite taille, le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une proposition de l'industrie chimique pour la suppression des prescriptions de dimensions externes des emballages extérieurs.

Classement

Membranes filtrantes en nitrocellulose

Se prêtant à un large éventail de procédures d'épreuve et d'analyse, les membranes filtrantes en nitrocellulose sont notamment utilisées dans les tests de grosseur, dans les tests de dépistage rapide de la COVID-19, de la grippe et de l'hépatite, pour l'évaluation de la charge bactérienne de l'eau, des aliments et des boissons, ainsi que pour l'identification et l'isolation de certaines protéines dans le sérum humain à des fins de diagnostic médical. En raison de la diversité de ces applications, les membranes filtrantes en nitrocellulose transportées dans le monde présentent des formes, dimensions et masses très variées. Elles sont par exemple couramment conditionnées en

grands rouleaux de plusieurs kilogrammes, en feuilles, en bandes et en disques de différentes longueurs et largeurs, ainsi que sous des formes spéciales telles que les filtres à seringues, les entonnoirs et les cartouches.

Leur transport s'effectue généralement sous le numéro ONU 3270 « Membranes filtrantes en nitrocellulose, d'une teneur en azote ne dépassant pas 12,6 % (rapportée à la masse sèche) » de la classe 4.1, étant entendu que, conformément à la disposition spéciale 237, il doit être démontré, à l'aide de la série d'épreuves 1, type a), du Manuel d'épreuves et de critères, que les membranes ne sont pas susceptibles de transmettre une détonation. Pour réussir cette série d'épreuve, il est généralement nécessaire de séparer les unes des autres les couches de membrane en nitrocellulose avec des intercalaires en papier ou en plastique inerte. À défaut, l'échec est probable et les membranes doivent alors être affectées au numéro ONU 0340 « Nitrocellulose sèche ou humidifiée avec moins de 25 % (masse) d'eau (ou d'alcool) » et transportées selon les prescriptions pour la classe 1.

Le libellé actuel de la disposition spéciale 237 ne permet pas de reclassement hors de la classe 1 sur la base des résultats des épreuves de la série 6 du Manuel d'épreuves et de critères, ce que l'industrie chimique juge d'une prudence disproportionnée.

Le Groupe de travail des matières énergétiques ayant déjà examiné cette question lors de sa dernière réunion, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de modifier la disposition spéciale 237 et d'accorder à l'autorité compétente la possibilité de décider, à la lumière des résultats des épreuves de la série 6 du Manuel d'épreuves et de critères, d'exclure les membranes de la classe 1 et de leur affecter le numéro ONU 3270.

Tourteaux

Le Règlement type de l'ONU prévoit actuellement deux rubriques pour les tourteaux d'oléagineux, toutes deux relevant de la classe 4.2 (matières sujettes à l'inflammation spontanée) : le numéro ONU 1386 pour les tourteaux contenant plus de 1,5 % (masse) d'huile et ayant 11% (masse) d'humidité au maximum, et le numéro ONU 2217 pour les tourteaux contenant au plus 1,5 % (masse) d'huile et ayant 11% (masse) d'humidité au maximum. Ce numéro ONU 2217 est associé à la disposition spéciale 142 selon laquelle : « La farine de graines de soja ayant subi un traitement d'extraction par solvant, contenant au plus 1,5 % d'huile et ayant au plus 11 % d'humidité, et ne contenant pratiquement pas de solvant inflammable, n'est pas soumise aux prescriptions du RID. ».

Plus de 350 millions de tonnes de tourteaux d'oléagineux sont produites chaque année dans le monde. Produits industriels issus de l'extraction d'huile à partir de graines de soja, de colza, de coton et de tournesol, par des procédés mécaniques ou à l'aide de solvants, les tourteaux d'oléagineux présentent une teneur élevée en protéines et constitue la base de la plupart des aliments pour animaux. Les huiles végétales obtenues lors de cette extraction constituent des matières premières précieuses utilisées dans l'alimentation et, de plus en plus, dans la production de carburants. Au vu de la grande valeur de ces huiles, les fabricants ont tout intérêt à en extraire le plus possible des graines lors de la transformation, de sorte que le sous-produit, le tourteau, ne contient plus qu'une faible teneur en huile.

Une fois l'huile extraite, le tourteau ne contient plus que de la pulpe, de l'humidité et des résidus d'huile. Les acheteurs exigent que les teneurs en humidité et en huile des tourteaux respectent certaines

limites, de manière à pouvoir en optimiser les possibilités d'utilisation et à réduire au minimum les frais de transport. La limitation de la teneur en humidité permet d'inhiber l'activité microbienne, ce qui réduit la capacité du produit à s'auto-échauffer et, par suite, empêche l'oxydation de l'huile résiduelle, éliminant ainsi tout risque d'inflammation spontanée. Les teneurs en humidité et en huile des tourteaux d'oléagineux font par conséquent l'objet de contrôles de qualité rigoureux pendant la fabrication. Si ces deux facteurs sont maîtrisés, le mélange de tourteaux obtenu ne répond plus à la définition de la classe 4.2 et n'est donc plus considéré comme une marchandise dangereuse.

À l'aide de la méthode d'épreuve N.4 pour les matières susceptibles de s'auto-échauffer, prévue dans le Manuel d'épreuves et de critères, il a été démontré que les tourteaux d'oléagineux à teneur en huile limitée ne peuvent pas s'auto-enflammer. Le Sous-comité d'experts de l'ONU est donc convenu que le contrôle de la teneur en humidité des tourteaux permettrait d'exclure tout risque d'auto-échauffement et que, par conséquent, les produits présentant une teneur en humidité plus faible pouvaient être exemptés des prescriptions réglementaires en vertu d'une disposition spéciale. Partant, il a décidé que la disposition spéciale 142 ne serait plus limitée à la seule farine de soja, mais exempteraient les tourteaux de graines de soja, de colza, de tournesol et de coton, dont la teneur en huile ne dépasse pas 4 % et la teneur en humidité 13 % ; elle sera associée aux numéros ONU 1386 et 3088, groupe d'emballage III.

Hypochlorite de calcium

Utilisé comme désinfectant et agent de blanchiment, l'hypochlorite de calcium est disponible sous

forme de poudre, de granulés ou de pastilles. Les principales formes d'hypochlorite de calcium commercialisées sont l'hypochlorite de calcium sec et l'hypochlorite de calcium hydraté, dont la teneur en humidité et la teneur en chlore disponible varient en fonction du processus de production. Le volume annuel transporté dans le monde s'élève à environ 400 000 tonnes. Chimiquement actif, l'hypochlorite de calcium est susceptible de subir une décomposition exothermique à haute température, ce qui peut entraîner des incendies ou des explosions et, par conséquent, présenter des risques considérables pour la sécurité pendant le transport.

Le Règlement type de l'ONU prévoit au total cinq numéros ONU pour l'hypochlorite de calcium (numéros ONU 1748, 2880, 3485, 3486 et 3487), en fonction de la teneur en chlore actif, en oxygène actif et en eau. À l'exception du numéro ONU 1748, groupe d'emballage III, toutes les rubriques sont assorties de la disposition spéciale 314, indiquant que l'hypochlorite de calcium est susceptible de subir une décomposition exothermique à des températures élevées. En conséquence, l'hypochlorite de calcium ne doit être exposé ni au rayonnement direct du soleil ni à des sources de chaleur, et une ventilation adéquate doit être assurée. La disposition spéciale d'emballage PP 85 dans les Recommandations de l'ONU et la disposition spéciale CW 35/CV 35 du RID/ADR associée à toutes les rubriques d'hypochlorite de calcium exigent en outre que les sacs utilisés comme emballages individuels soient suffisamment espacés les uns des autres pour permettre la dissipation de la chaleur.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'associer la disposition spéciale 314 au numéro ONU 1748, groupe d'emballage III, également. Il a ainsi procédé à une harmonisation avec le Code IMDG, lequel exige

pour toutes les rubriques les codes d'arrimage SW1 (tenir à l'écart des sources de chaleur) et SW11 (engins de transport à protéger du rayonnement direct du soleil).

Chlorure de chromyle

Utilisé comme comburant, comme agent de décapage dans les tanneries et comme indicateur de la présence de chlore, le chlorure de chromyle (oxychlorure de chrome) possède des effets oxydants et se décompose violemment au contact de l'eau, dégageant des vapeurs d'acide chlorhydrique ou de chlore ainsi que de l'acide chromique. Actuellement, le chlorure de chromyle (numéro ONU 1758) relève de la classe 8, groupe d'emballage I. Or, il répond également aux critères de la classe 5.1 en raison de ses propriétés comburantes, entre autres mentionnés dans le règlement CLP¹, qui ne sont toutefois pas reflétés dans la classification actuelle.

À sa précédente réunion, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait rejeté, faute de données suffisantes, une proposition visant à classer le chlorure de chromyle dans la classe 5.1 sur la base du tableau des risques prédominants. Néanmoins, étant donné que les critères applicables aux matières comburantes sont harmonisés entre le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) et le Règlement type de l'ONU, et que le chlorure de chromyle est classé dans le SGH sous la mention de danger H271 (« Peut provoquer un incendie ou une explosion ; comburant puissant »), le Sous-comité d'experts de l'ONU a cette fois décidé d'attribuer à cette matière le danger subsidiaire de la classe 5.1 de sorte que tous les dangers soient identifiés pendant le transport. Pour ce qui

est du RID/ADR, cette décision entraîne la modification du code de classification et du numéro d'identification du danger.

Disposition spéciale 388

La disposition spéciale 388 s'applique actuellement aux numéros ONU 3166, 3171, 3556, 3557 et 3558, qui couvrent les différents types de véhicules mus par pile ou batterie. Elle contient des informations permettant de déterminer à quel numéro ONU correspondent quels types de véhicules. Elle précise également ce qu'il faut entendre par « véhicule » et établit une distinction par rapport aux équipements alimentés par pile ou batterie.

Dans la mesure où celui-ci n'est pas en lien avec les autres alinéas de la disposition spéciale 388, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de transférer dans une disposition spéciale distincte le cinquième alinéa, qui précise que le numéro ONU 3171 ne s'applique qu'aux véhicules et équipements alimentés par accumulateur à électrolyte liquide, par batterie au sodium métallique ou par batterie à alliage de sodium. En outre, le huitième alinéa traitant des équipements mus par batterie et des engins de transport équipés de batteries intégrées a été reformulé de manière plus concise, car il est jugé peu probable qu'un utilisateur souhaitant expédier de tels équipements ou engins de transport sélectionne d'abord une rubrique réservée aux véhicules.

Transport de gaz

Gaz inflammables en récipients à pression non rechargeables

De nombreuses applications

(réfrigérateurs, pompes à chaleur, climatiseurs) requièrent l'utilisation d'agents réfrigérants. Ininflammables et peu toxiques, les chlorofluorocarbures et les hydrochlorofluorocarbures avaient initialement été privilégiés pour cet usage, avant que leur nocivité pour la couche d'ozone ne soit mise en évidence. Cette découverte a conduit à l'adoption du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1989, qui constitue le premier traité de l'histoire de l'ONU à avoir été ratifié à l'échelle mondiale.

L'interdiction des substances appauvrissant la couche d'ozone a conduit à l'utilisation de réfrigérants de substitution, tels que les hydrofluorocarbures. Or leur potentiel de réchauffement climatique est très élevé, puisqu'il peut être de 1 000 à 10 000 fois supérieur à celui du CO₂. C'est ainsi qu'a été adopté l'amendement de Kigali au Protocole de Montréal, qui prévoit une réduction progressive de 85 % du potentiel de réchauffement climatique de ces réfrigérants d'ici 2036.

Au fur et à mesure de l'élimination progressive des hydrofluorocarbures à fort potentiel de réchauffement climatique, d'autres produits sont utilisés comme réfrigérants (hydrofluorocarbures à faible potentiel de réchauffement climatique, hydrofluoroléfinés et hydrocarbures), qui présentent toutefois l'inconvénient d'être inflammables, à la différence des générations précédentes de réfrigérants.

Dans la plupart des cas, les systèmes de chauffage et de refroidissement sont préremplis de réfrigérant au moment de leur fabrication, mais il peut rester nécessaire, en fonction de l'application, de faire un appoint

¹ Règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges.

de réfrigérant sur place, ainsi que lors de réparations ou à la suite de fuites. Les réfrigérants non inflammables sont généralement transportés dans des récipients à pression non rechargeables d'une contenance de 11,3 kg ou 13,6 kg ; dans le cadre de la transition vers des réfrigérants à faible potentiel de réchauffement climatique, il convient maintenant d'explorer des solutions pour le transport des réfrigérants inflammables.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de prévoir une nouvelle rubrique « n.s.a. » pour les gaz réfrigérants inflammables qui peuvent être transportés dans des récipients à pression non rechargeables d'une contenance maximale de 25 litres. À cet effet, il s'est appuyé sur les retours d'expérience positifs aux États-Unis, au Japon et en Chine, ainsi que sur la disposition spéciale 291 applicable à la rubrique ONU 3358 « Machines frigorifiques contenant un gaz liquéfié inflammable non toxique ». Il a ainsi établi une dérogation au point 4.1.6.9 b), qui prévoit une contenance maximale (en eau) de 1,25 litre pour les récipients à pression non rechargeables remplis d'un gaz inflammable. Évoquée oralement en réunion, la limitation du produit pression-volume à 1 000 bars-litres sera de nouveau examinée à la prochaine session.

Transport de matières radioactives

Coopération avec l'AIEA

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a pris note de la liste détaillée des modifications au Règlement de transport des matières radioactives (SSR-6) de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) apportées dans la version 2025 par rapport à la version 2018. L'AIEA établira, en coopération avec le secrétariat, un document

officiel comportant une liste des changements que le Sous-comité sera invité à examiner à sa session de juin 2026. Les modifications seront ensuite intégrées dans les éditions 2029 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

Marquage et étiquetage

Marquage des récipients à pression rechargeables « UN »

À sa précédente session, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait décidé de modifier le point 6.2.2.7.4 m) afin que l'identification du filetage soit également prévue pour les fûts à pression, les tubes et les récipients à pression de secours (voir Bulletin n° 4/2025, p. 18).

Il a cette fois approuvé en complément une mesure transitoire permettant la poursuite de l'utilisation des fûts à pression, des grands récipients et des récipients à pression de secours non conformes aux prescriptions de marquage d'identification du filetage qui seront applicables à compter du 1^{er} janvier 2029.

Étiquetage électronique des marchandises dangereuses

Une étiquette électronique est une marque, par exemple un code QR ou une balise d'identification par radiofréquence (RFID), permettant de communiquer facilement des données sur un produit. En transport de marchandises dangereuses, des étiquettes électroniques pourraient être apposées sur des colis ou des documents de transport pour permettre la consultation rapide d'une description sommaire des dangers, des procès-verbaux d'épreuve, des certificats d'agrément, des renseignements sur les mesures d'urgence et d'autres informations relatives

à la sécurité. Certains pays ont adopté des normes d'étiquetage électronique universelles ou travaillent à leur établissement en vue d'améliorer les contrôles dans la chaîne logistique.

Une association internationale a souligné le potentiel de l'étiquetage électronique, qui pourrait à tout le moins venir compléter les méthodes existantes de communication des dangers (avec par exemple la possibilité de traduire en temps réel les informations relatives aux marchandises dangereuses). D'après elle, les points suivants devraient à l'avenir faire l'objet d'un examen plus détaillé :

- remplacement du document de transport et des autres documents et informations (par exemple, agréments et attestations délivrés par les autorités compétentes, fiches de données de sécurité, informations d'urgence), et restriction éventuelle de l'accès à ces informations,
- remplacement de certaines étiquettes de danger et marques sur le colis,
- remplacement de la marque d'emballage.

Favorables sur le principe à l'étiquetage électronique, les délégations ont néanmoins émis certaines réserves quant à l'idée de remplacer les systèmes actuels de communication des dangers, s'inquiétant que les informations de sécurité ne puissent plus être vues ou consultées directement au cours du transport. Elles ont en revanche largement soutenu l'étiquetage électronique volontaire en complément des règles d'étiquetage actuellement en vigueur, et estimé que l'élaboration de lignes directrices officielles pourrait favoriser une application plus large de cette pratique ou inciter à son adoption. Le Sous-comité d'experts de l'ONU est convenu de poursuivre

les discussions au sein d'un groupe de travail informel.

Quantités limitées

Le chapitre 3.4 contient des prescriptions relatives aux marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. Deux marques y sont présentées : la première, constituée d'un carré posé sur un sommet et présentant des parties supérieure et inférieure de couleur noire, s'utilise en transport terrestre et maritime ; la seconde, même carré complété de la lettre « Y », peut être utilisée pour tous les modes de transport, à condition que soient respectées les exigences plus strictes des Instructions techniques de l'OACI relatives au transport aérien. Parmi ces exigences plus strictes figurent, dans certains cas, des valeurs limites plus basses pour l'emballage extérieur et l'apposition d'étiquettes de danger, l'indication du numéro ONU et de la désignation officielle de transport, l'indication de la quantité nette et l'apposition de la marque d'emballage.

Toutefois, si les valeurs limites applicables au transport terrestre

et maritime, d'une part, et au transport aérien, d'autre part, sont identiques, la marque dépourvue de lettre « Y » peut également être utilisée dans le transport aérien, à condition que les étiquettes de danger et les indications supplémentaires susmentionnées figurent sur le colis. Cela a pour avantage de permettre la préfabrication d'emballages comportant les indications requises, utilisables pour tous les modes de transport.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté diverses modifications au libellé du chapitre 3.4 afin de préciser que les colis qui, en plus de la marque pour les quantités limitées dépourvue de la lettre « Y », portent les marques et étiquettes de danger prévues dans les Instructions techniques de l'OACI peuvent être transportés par voie terrestre, maritime et aérienne.

Départ de M. Romain Hubert (Secrétariat)

Informé du départ à la retraite fin janvier 2026 de M. Romain Hubert, le Sous-comité lui a exprimé ses sincères remerciements et sa

reconnaissance pour son travail, son dévouement et ses vingt-quatre années d'activité au service de l'ONU dans les domaines de la réglementation relative aux véhicules et du transport des marchandises dangereuses, notamment comme secrétaire du Sous-comité depuis 2019. Il lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

Prochaine session

Le Sous-comité d'experts de l'ONU poursuivra ses travaux sur la 25^e édition révisée du Règlement type de l'ONU à sa 68^e session, du 30 juin au 8 juillet 2026 à Genève.

Jochen Conrad

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN

Berne, 24-27 mars 2026

Dernière session à laquelle pouvaient encore être prises, nonobstant certaines restrictions, des décisions pour les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN, la Réunion commune RID/ADR/ADN de mars 2026 a également marqué le début du cycle biennal 2026-2027, au cours duquel seront préparées les éditions 2029 des règlements applicables aux trois modes de transport terrestre.

Des déléguées et délégués de 20 États appliquant le RID, l'ADR et/ou l'ADN, ainsi que de l'Union européenne et de 18 organisations non gouvernementales, ont participé aux discussions. En outre, les États-Unis d'Amérique étaient représentés en qualité d'État observateur. Au début de la session, il a été annoncé que le poste de chef de la section du transport des marchandises dangereuses de la CEE-ONU était actuellement vacant et que le secrétariat de la Réunion commune fonctionnait en sous-effectif en raison de plusieurs absences pour maladie.

Citernes

Suppression du double agrément de citernes au titre des chapitres 6.7 et 6.8 du RID/ADR

À l'issue de longues discussions, la précédente Réunion commune avait décidé d'introduire dans les éditions 2027 du RID et de l'ADR la disposition selon laquelle les citernes construites et agréées à compter du 1^{er} janvier 2030 conformément au chapitre 6.7 ne pourraient plus être agréées au titre du chapitre 6.8. Inversement, les citernes construites et agréées conformément au chapitre 6.8 ne pourront plus être agréées au titre du chapitre 6.7 à compter de cette même date. La période courant jusqu'au 1^{er} janvier 2030 doit être mise à profit pour élaborer des mesures visant à atténuer les conséquences de

cette décision pour l'industrie (voir Bulletin 1/2026, p. 10).

L'Organisation internationale des conteneurs-citernes (ITCO) a ainsi présenté plusieurs propositions visant à atténuer les incidences négatives qu'aura la suppression du double agrément sur l'utilisation actuelle des citernes. Afin de ne pas entraver le transport intérieur en citernes mobiles, qui ne seront plus agréées en tant que conteneurs-citernes, il a été proposé que les citernes mobiles puissent être utilisées dans les mêmes conditions que les conteneurs-citernes.

L'une des propositions portait sur les orifices en partie basse pour le remplissage et la vidange. Pour 107 matières, le code-citerne applicable aux conteneurs-citernes RID/ADR autorise des orifices en partie basse, alors que l'instruction de transport en citernes mobiles ne le prévoit pas. Par ailleurs, 96 matières peuvent être transportées dans des conteneurs-citernes RID/ADR, alors que leur transport en citernes mobiles n'est pas autorisé.

Afin de remédier à cette situation, l'ITCO a proposé d'ajouter, pour les matières concernées, dans la colonne (10) du tableau A, une instruction de transport en citernes mobiles différente, applicable uniquement au transport terrestre.

Le groupe de travail sur les citernes a accepté cette proposition sur le principe pour les éditions 2029 du RID et de l'ADR, étant entendu que

la liste des matières concernées devra encore être affinée.

Une autre proposition de l'ITCO portait sur les différences entre les degrés de remplissage maximaux autorisés pour les citernes mobiles et pour les conteneurs-citernes RID/ADR. Actuellement, les citernes à double agrément peuvent être exploitées en appliquant les degrés maximaux de remplissage définis pour les liquides aux 4.2.1.9 et 4.3.2.2. Cela ne sera plus possible à l'avenir.

Pour les éditions 2029 du RID et de l'ADR, le groupe de travail sur les citernes a décidé que, pour les citernes mobiles utilisées exclusivement en transport terrestre, les degrés de remplissage calculés conformément aux 4.3.2.2.1 a) et b) pourront également être appliqués aux matières indiquées.

Le groupe de travail sur les citernes a par ailleurs décidé d'adopter les notas approuvés à titre provisoire lors de la précédente Réunion commune pour les chapitres 6.7 et 6.8, qui excluent le double agrément des citernes à compter du 1^{er} janvier 2030.

Enfin, le groupe de travail sur les citernes a décidé de regrouper les mesures transitoires adoptées à titre provisoire lors de la précédente Réunion commune en une seule mesure transitoire afin de refléter plus clairement l'alternative proposée aux opérateurs économiques, qui peuvent choisir de continuer à utiliser une citerne

soit comme conteneur-citerne RID/ADR, soit comme citerne mobile.

Remplacement d'équipement de service de wagons-batteries/véhicules-batteries ou CGEM

Lors de sa session de mars 2025, la Réunion commune avait décidé que l'équipement de service des citernes pouvait être remplacé par un équipement non mentionné dans l'agrément de type, à condition que la citerne soit ensuite soumise à un contrôle exceptionnel. La nouvelle procédure ne peut s'appliquer qu'à des équipements de service agréés conformément aux normes référencées au 6.8.2.6. En outre, des restrictions s'appliquent à leur installation de manière à éviter toute incidence thermique sur la citerne. L'équipement de remplacement doit être conforme aux spécifications techniques de la citerne et ses dimensions principales doivent également y correspondre, afin de garantir une protection adéquate contre l'arrachement ou les dommages causés par des corps étrangers (voir Bulletin 2/2025, p. 18).

La Réunion commune a maintenant décidé d'introduire, au 6.8.3.4.16, un libellé similaire pour le remplacement des équipements de service des wagons-batteries/véhicules-batteries et des CGEM.

Révision du 6.8.3.2 du RID et de l'ADR concernant les équipements des citernes destinées au transport de gaz

Lors de la précédente Réunion commune, il avait été décidé de réorganiser les dispositions du 6.8.3.2 afin de mieux distinguer les prescriptions applicables aux gaz liquéfiés, comprimés ou dissous, d'une part, et aux gaz liquéfiés réfrigérés, d'autre part. L'adoption définitive des libellés avait toutefois

été reportée à la Réunion commune de mars 2026 (voir Bulletin 1/2026, p. 11-12).

Le groupe de travail sur les citernes a décidé de remplacer le terme « robinets d'épreuve » introduit dans les futurs 6.8.3.2.1.1 et 6.8.3.2.1.2 par « robinets de contrôle de niveau ». En ce qui concerne les fermetures des orifices de remplissage et de vidange des réservoirs situés en partie haute, le nouveau 6.8.3.2.1.5 a été aligné sur le libellé actuel du 6.8.3.2.7. Cette modification vise à éviter toute interprétation erronée quant à la nécessité de disposer de deux ou trois fermetures montées en série. De nouvelles mesures transitoires sont proposées pour les citernes existantes qui ne sont équipées que de deux fermetures montées en série.

Le groupe de travail sur les citernes a également décidé de ne pas intégrer, à ce stade, dans le texte du 6.8.3.2, la disposition spéciale TE 26 applicable aux citernes destinées au transport de gaz liquéfiés réfrigérés inflammables. Celle-ci exige que tous les raccordements de remplissage et de vidange, y compris ceux dans la phase vapeur, soient équipés d'un obturateur à fermeture automatique instantanée situé le plus près possible de la citerne. Les textes ont toutefois été rédigés de manière à permettre une intégration ultérieure de cette disposition.

Mesures transitoires arrivées à échéance

Le groupe de travail sur les citernes s'est également penché sur les mesures transitoires relatives aux citernes qui arriveront à échéance fin 2026 et ne devront donc plus figurer dans les éditions 2027 du RID et de l'ADR. Il a décidé de supprimer : dans les deux règlements, les mesures transitoires des 1.6.3.41, 1.6.3.47, 1.6.3.48, 1.6.4.42, 1.6.4.47, 1.6.4.49,

1.6.4.50 et 1.6.4.64 ; dans le RID, les mesures transitoires des 1.6.3.45 et 1.6.4.55 ; dans l'ADR, la mesure transitoire du 1.6.3.60.

Interprétation du RID, de l'ADR et de l'ADN

Exemption prévue au 1.8.3.2 b)

Le 1.8.3.2 régit les cas dans lesquels les autorités compétentes peuvent prévoir que certaines entreprises sont dispensées de désigner un conseiller à la sécurité. L'alinéa b) vise les entreprises qui ne transportent que de faibles quantités de marchandises dangereuses.

Le représentant de l'Association internationale des conseillers à la sécurité (IASA) a constaté une différence entre la version anglaise, d'une part, et les versions allemande et française, d'autre part : alors que le texte anglais ne fait référence qu'à des « quantités », les textes allemand et français utilisent le terme « quantités limitées ». Il a fait observer que le terme « quantités limitées » désignait la méthode d'emballage visée au chapitre 3.4 et ne couvrait donc pas les chapitres 3.3 et 3.5 visés au 1.8.3.2 b).

La Réunion commune n'a vu aucune objection à l'utilisation du terme « quantités limitées », dès lors qu'il ressort clairement du contexte qu'il ne s'agit pas ici du terme technique. Elle a toutefois adopté, pour les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN, une proposition visant à harmoniser les versions allemande et française avec le texte anglais.

Marquage des bouteilles d'acétylène

La mesure transitoire 1.6.2.19, applicable à partir du 1^{er} janvier 2027, prévoit que les

bouteilles d'acétylène fabriquées avant le 1^{er} juillet 2023 qui ne sont pas marquées conformément aux prescriptions du 6.2.2.7.3 k), ii) et iii), ou du 6.2.2.7.3 l), ii) et iii), applicables à partir du 1^{er} janvier 2023, peuvent continuer à être utilisées telles quelles, si l'apposition de marques sur l'ogive ou sur la collerette de la bouteille est impossible. Elle remplace la précédente mesure transitoire qui autorisait l'utilisation de ces bouteilles d'acétylène jusqu'aux prochains contrôle et épreuve périodiques à effectuer après le 1^{er} juillet 2023.

Étant donné que les marques ne pourront pas être apposées avant le 31 décembre 2026 sur toutes les bouteilles d'acétylène existantes pour lesquelles un marquage sur l'ogive ou la collerette est possible, l'Association européenne des gaz industriels (EIGA) a demandé si le marquage de ces bouteilles pouvait être effectué dans le cadre des prochains contrôle et épreuve périodiques.

La Réunion commune s'étant prononcée en faveur d'une telle interprétation, l'EIGA a présenté un document informel contenant une proposition de texte pour une interprétation à publier sur les sites Internet de l'OTIF et de la CEE-ONU. La Réunion commune a approuvé cette interprétation et a demandé que ce texte soit transmis au groupe de travail WP.15 et à la Commission d'experts du RID pour confirmation définitive.

Si le WP.15 et la Commission d'experts du RID approuvent également cette interprétation, il ne sera plus nécessaire de prolonger les accords particuliers multilatéraux RID 2/2024 et M359.

Indication du nom et de l'adresse du fabricant dans le certificat d'agrément de type

La *European Cylinder Makers*

Association (ECMA) a proposé de publier sur les sites Internet de l'OTIF et de la CEE-ONU une interprétation visant à préciser que le certificat d'agrément de type et l'attestation de contrôles et épreuves initiaux des récipients à pression doivent mentionner au long le nom et l'adresse du fabricant des récipients à pression et que l'indication d'un code ne suffit pas.

Sur la base des 1.8.7.2.2.1 c) et 1.8.7.4.3 b), qui prévoient que le certificat d'agrément de type et l'attestation de contrôles et épreuves initiaux doivent comporter le nom et l'adresse du fabricant, la Réunion commune a estimé que le libellé de la disposition était suffisamment clair et qu'aucune interprétation n'était nécessaire.

L'ECMA, l'EIGA et Liquid Gas Europe (LGE) ont annoncé qu'elles examineraient s'il pourrait être utile d'indiquer, en plus de l'adresse du fabricant, l'adresse du site de production.

Propositions d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN

Critères d'exclusion du 2.2.1.1.8.2

Le 2.2.1.1.1 indique les matières et objets qui relèvent de la classe 1. En font notamment partie les objets contenant une ou plusieurs matières explosibles ou pyrotechniques. Toutefois, conformément au nota figurant au 2.2.1.1.1 b), ces objets ne sont pas soumis aux prescriptions de la classe 1 si leur mise à feu ou leur amorçage par inadvertance ou par accident n'entraîne aucune manifestation extérieure à l'objet se traduisant par des projections, un incendie, un dégagement de fumée ou de chaleur ou un bruit fort.

La Suède a proposé d'insérer, dans le nota du 2.2.1.1.1 b), un renvoi au

2.2.1.1.8.2, qui permet à l'autorité compétente d'approuver l'exclusion d'un objet de la classe 1.

Lors de l'examen de cette proposition, le représentant de l'Autriche a souligné que les dispositions du 2.2.1.1.1 et celles du 2.2.1.1.8.2 contenaient des règles différentes. Alors que le 2.2.1.1.1 prévoit qu'un objet n'est pas soumis aux prescriptions de la classe 1 si les manifestations mentionnées (projections, incendie, dégagement de fumée ou de chaleur, bruit fort) ne se produisent pas à l'extérieur de l'objet, le 2.2.1.1.8.2 régit l'approbation, par l'autorité compétente, de l'exclusion lorsque l'ampleur de telles manifestations extérieures est limitée.

La Réunion commune a finalement approuvé la proposition de la Suède visant à introduire, dans les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN, un renvoi à l'ensemble du 2.2.1.1.8. Cela permettra d'assurer l'harmonisation avec le Règlement type de l'ONU. L'Autriche et la Suède se sont déclarées prêtes à soulever de nouveau cette question auprès du Sous-comité d'experts de l'ONU afin de remédier à la divergence relevée par l'Autriche.

Degré de remplissage des emballages

Dans un document, la Belgique a fait état de difficultés d'interprétation dans l'application du 4.1.1.4, qui prévoit que la contenance doit être utilisée pour déterminer le degré de remplissage des emballages, y compris des grands récipients pour vrac et des grands emballages. Or, il n'apparaît pas clairement s'il s'agit ici de la contenance maximale, telle que définie au 1.2.1, ou de la contenance nominale indiquée par le fabricant.

La Réunion commune s'est prononcée en faveur d'une précision, dans le 4.1.1.4 des

éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN, selon laquelle le degré de remplissage doit être déterminé sur la base de la contenance maximale de l'emballage. La Belgique soulèvera également cette question au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU, pour ce qui est des dispositions du Règlement type de l'ONU qui s'appliquent à tous les modes de transport.

Disposition spéciale 666

La disposition spéciale 666 définit les conditions d'exemption applicables aux véhicules et aux équipements mus par des accumulateurs lorsqu'ils sont transportés en tant que chargement. Elle est affectée aussi bien aux numéros ONU 3166 (véhicule à propulsion par gaz inflammable ou par liquide inflammable) et 3171 (véhicule ou appareil mû par accumulateurs) qu'aux numéros ONU 3556, 3557 et 3558 (véhicule mû par une batterie au lithium ionique / par une batterie au lithium métal / par une batterie au sodium ionique).

À sa précédente session en septembre 2025, la Réunion commune avait décidé d'aligner l'alinéa e) de la disposition spéciale 666 sur le libellé modifié de la disposition spéciale 405, qui devrait figurer dans la 25^e édition révisée du Règlement type de l'ONU. Cette modification visait à résoudre les difficultés d'interprétation et à exiger un marquage et un étiquetage pour les véhicules emballés, indépendamment de leur caractère facilement identifiable. Le libellé adopté avait été placé entre crochets afin d'être réexaminé lors de la Réunion commune suivante.

En cette session de mars 2026, l'Allemagne a de nouveau soumis un document présentant plusieurs options et exprimé sa préférence pour la suppression complète de l'alinéa e) et l'absence d'exigence de marquage et d'étiquetage.

Cette solution devait permettre de résoudre les problèmes rencontrés par les entreprises de logistique, dus au fait que les colis sont marqués comme marchandises dangereuses alors qu'aucun document de transport n'est requis en raison de l'exemption.

Après un vote sur les différentes options, la Réunion commune a décidé de conserver le libellé adopté lors de la précédente Réunion commune pour les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN (obligation de marquage et d'étiquetage pour les véhicules emballés), mais de limiter son application, comme pour la disposition spéciale 405 du Règlement type de l'ONU, aux numéros ONU 3556, 3557 et 3558.

Carburants relevant du numéro ONU 1202

Aux fins du transport, les matières liquides inflammables sont classées en fonction de leur point d'éclair. En principe, seules les matières ayant un point d'éclair ne dépassant pas 60 °C sont affectées à la classe 3. Par le passé, un nota a été ajouté aux prescriptions de classification de la classe 3 (nota 2 au 2.2.3.1.1), prévoyant que le carburant diesel, le gazole ou l'huile de chauffe (légère), y compris les produits obtenus par synthèse ayant un point d'éclair supérieur à 60 °C, sans dépasser 100 °C, sont également considérés comme des matières de la classe 3 relevant du numéro ONU 1202. Cela a permis d'assurer une affectation uniforme du carburant diesel, du gazole et de l'huile de chauffe (légère) au numéro ONU 1202 de la classe 3. Depuis lors, le tableau A du chapitre 3.2 comporte trois rubriques pour le numéro ONU 1202 : l'une pour les points d'éclair ne dépassant pas 60 °C, une autre pour les points d'éclair compris entre 60 °C et 100 °C, et une troisième fondée sur le point d'éclair défini dans

la norme EN 590. Cette dernière rubrique évite de devoir déterminer le point d'éclair exact avant chaque transport.

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, on utilise de plus en plus de carburants contenant une proportion plus élevée de composants issus de sources renouvelables (biologiques ou synthétiques), par exemple le carburant diesel paraffinique produit à 100 % à partir d'huile végétale (HVO100) ou d'électricité renouvelable (Power-to-Liquid). Ces carburants n'étant plus couverts par la norme EN 590, mais régis par d'autres normes, ils ne peuvent pas être affectés à la rubrique du numéro ONU 1202 fondée sur le point d'éclair défini dans la norme EN 590.

Lors de sa précédente session, la Réunion commune avait déjà adopté à titre provisoire une proposition de la Confédération européenne des distributeurs de carburants (ECFD) visant à permettre, au moyen d'une nouvelle disposition spéciale, l'affectation au numéro ONU 1202 des carburants diesel conformes aux normes EN 16709:2024 ou EN 16734:2023 ainsi que des carburants diesel paraffiniques ou des huiles de chauffe conformes à la norme EN 15940:2023.

Cette décision a maintenant été confirmée pour les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN, toutes les références à la norme EN 590 ayant également été adaptées à la dernière édition de cette norme.

Panneaux orange sur les engins de transport équipés de batteries intégrées

Dans le cadre de l'harmonisation du RID, de l'ADR et de l'ADN avec la 24^e édition du Règlement type de l'ONU, la Réunion commune avait décidé, lors de sa précédente session, de prévoir trois numéros

ONU différents pour les engins de transport dans lesquels sont installées des batteries fixes, afin d'indiquer si l'engin de transport contient des batteries au lithium métal, au lithium ionique ou au sodium ionique (numéros ONU 3536, 3563 et 3564). Cette décision vise à faciliter, en cas d'incident, le choix des mesures appropriées par les services d'intervention.

Dans ce contexte, la Réunion commune avait de plus décidé d'harmoniser les prescriptions du RID et de l'ADR/ADN et de prévoir également, dans l'ADR et l'ADN, non plus de simples panneaux orange, mais des panneaux portant le numéro d'identification du danger et le numéro ONU, afin de fournir aux services d'intervention les informations nécessaires. Cette modification a conduit, lors de la dernière session du WP.15, à la décision d'appliquer également le 5.3.2.1.4 de l'ADR aux numéros ONU 3536, 3563 et 3564.

La disposition spéciale 389, affectée aux rubriques des numéros ONU 3536, 3563 et 3564, renvoie

simplement, en ce qui concerne les panneaux orange, au 5.3.2.2, qui en décrit l'apparence. En outre, elle prévoit que les panneaux orange doivent être apposés sur deux côtés opposés de l'engin de transport. Or cette formulation empêche l'application de la facilité prévue au 5.3.2.1.6 de l'ADR, qui permet, pour les engins de transport transportant une seule marchandise dangereuse affectée à un seul numéro ONU et à un seul numéro d'identification du danger, de n'apposer des panneaux orange qu'à l'avant et à l'arrière de l'engin de transport.

La Réunion commune a adopté une proposition de la Suisse pour les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN visant, dans la disposition spéciale 389, à renvoyer au 5.3.2 pour les panneaux orange et à supprimer l'indication selon laquelle ceux-ci doivent être apposés sur deux côtés opposés de l'engin de transport.

Hommages

M. Romain Hubert, jusqu'alors chef

de la section des marchandises dangereuses de la division des transports durables et co-secrétaire de la Réunion commune RID/ADR/ADN, lui a fait ses adieux. La Réunion commune lui a exprimé sa reconnaissance pour son rôle de premier plan et ses contributions à la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Elle lui a souhaité une longue et heureuse retraite, entouré de ses proches.

Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune se tiendra à Genève du 14 au 18 septembre 2026. Au cours de cette deuxième session du cycle biennal 2026/2027, les travaux relatifs aux éditions 2029 du RID, de l'ADR et de l'ADN se poursuivront.

Jochen Conrad

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2026

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
9 septembre	59 ^e session du groupe de travail WG TECH		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
3-4 novembre	10 ^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale		Berne - Suisse
10 novembre	60 ^e session du groupe de travail WG TECH		À déterminer
17-20 novembre	21 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		Berlin - Allemagne
2-3 décembre	143 ^e session du Comité administratif		Berne - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2026

DATE	ÉVÉNEMENT	ORG.	LIEU
29-30 juin	Séminaire « EU Transport and Railway Affairs	ETCR*	Bruges - Belgique
30 juin - 8 juillet	68 ^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse
25-28 août	Groupe d'experts sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
septembre	12 ^e Réunion annuelle des organisations internationales	OCDE	Paris - France
6-7 octobre	Congrès mondial anniversaire de la FIATA	FIATA	Milan - Italie
27-30 octobre	Commission pour le droit des transports de l'OSJD dans le domaine des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses	OSJD	Varsovie - Pologne
3-6 novembre	120 ^e session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
12-13 novembre	Groupe d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'UIC	UIC	Vérone - Italie
24 novembre - 1 ^{er} décembre	69 ^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse

* Centre européen de formation ferroviaire



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

© 2026 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 | www.otif.org

