

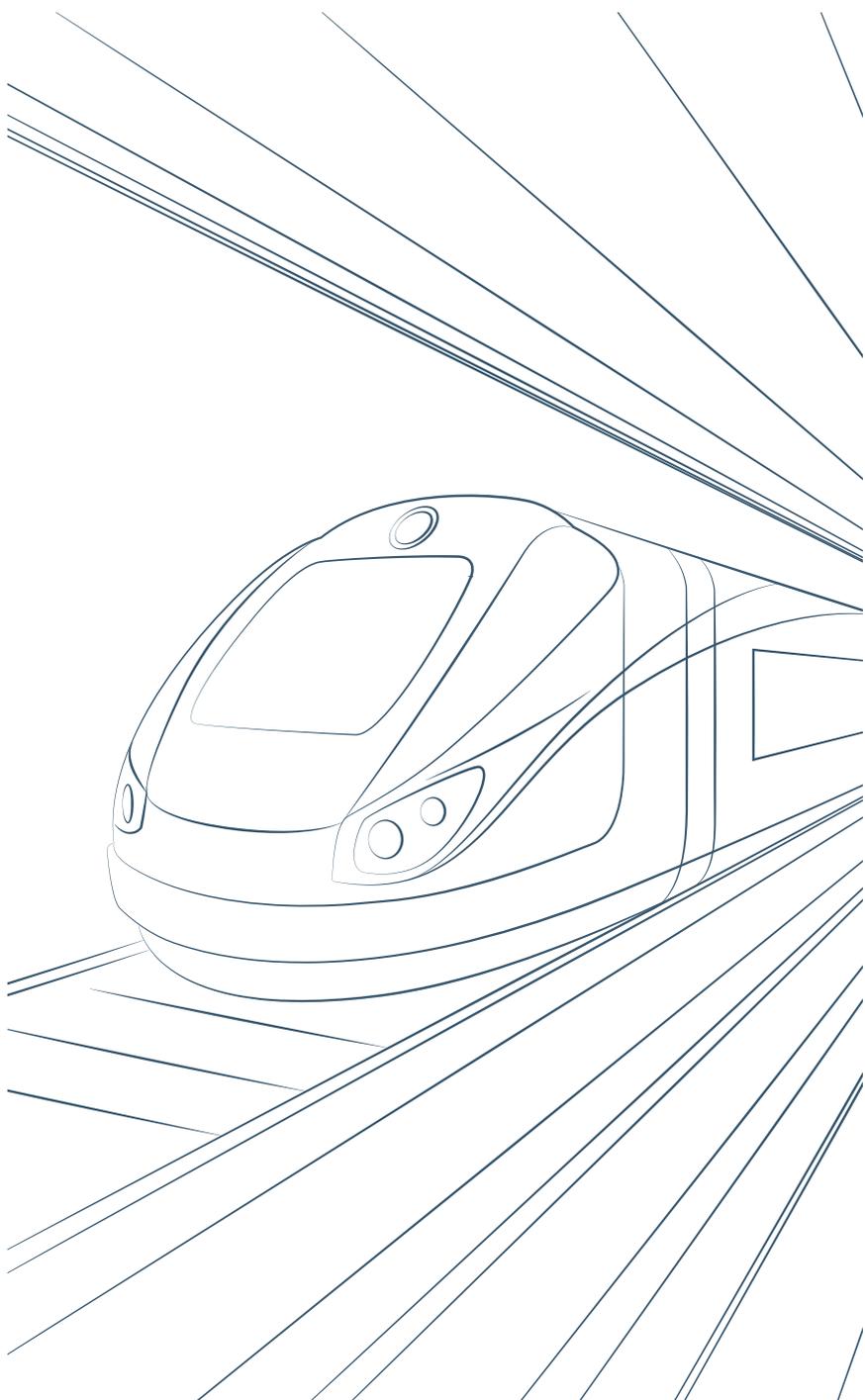


Bulletin

OTIF

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

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



SOMMAIRE

ACTUALITÉS

OTIF

- 4 2018, le programme de formation étendu au sein du Secrétariat
- 5 Rencontres en Chine
- 5 Départ à la retraite de madame Hammerschmiedová

COTIF

- 6 Retrait des réserves du Royaume-Uni
- 7 Modification de la COTIF : état des approbations

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 8 Séance de travail avec les membres de la CESAP-ONU
- 8 Nouvelle publication : les « Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF »

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

COTIF - OTIF

- 9 26^e session de la Commission de révision en 2018

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 11 Intégration d'ensembles régionaux dans la COTIF
- 13 Le nouvel appendice H pour l'interopérabilité l'exploitation en sécurité des trains en trafic international
- 16 Synthèse des ateliers de l'ERA sur l'admission de véhicules ferroviaires et conséquences pour la COTIF

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 17 51^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, 3-7 juillet 2017)
- 20 Réunion commune RID/ADR/ADN (Genève, 19-29 septembre 2017)

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Picture by

Valerio Compagnone OTIF



En cette période de fin d'année, je voudrais profiter de cet éditorial pour présenter mes vœux de succès et de développement à tous nos lecteurs et partenaires. 2017 nous a permis en effet de continuer à ouvrir l'activité de l'Organisation vers des sujets nouveaux, tout en consolidant nos acquis. C'est le résultat d'une dynamique interne à l'œuvre dans nos relations avec le Conseil de coopération du Golfe et avec nos partenaires de l'Administration nationale des chemins de fer chinoise.

L'intérêt porté à l'Organisation repose également sur la force que nous apporte notre partenariat avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. De fait, la construction d'un concept d'interopérabilité au-delà de l'Union européenne nécessitera de s'appuyer sur des bases

techniques solides et partagées pour permettre d'intégrer des ensembles régionaux dans la COTIF. C'est l'objet d'un des articles de ce bulletin. D'autres partenariats se bâtissent. Nous avons signé cette année un mémorandum d'accord avec l'Organisation mondiale des douanes, qui devrait nous permettre d'approcher plus efficacement la question du transit douanier.

Je forme le vœu que l'année 2018 voit l'accélération de notre démarche d'ouverture et de développement.

Pour terminer sur une touche plus personnelle, je voudrais avoir une pensée pour M^{me} Hammerschmiedová qui quitte l'Organisation en cette fin d'année. Sans elle, l'OTIF ne sera plus tout à fait la même.

François Davenne

2018, LE PROGRAMME DE FORMATION ÉTENDU AU SEIN DU SECRÉTARIAT

Depuis 2015, le Secrétariat accueille des experts provenant des États membres de l'OTIF non membres de l'UE. Stagiaires pendant quelques mois, ces experts ont l'opportunité de développer leurs compétences et de participer à la mise en œuvre de la COTIF. Aujourd'hui la formation s'ouvre aux experts d'États non membres de l'OTIF.

Retour sur un programme au succès renouvelé.

Au bénéfice du personnel des autorités compétentes des États membres ou futurs membres, le programme de formation propose aux stagiaires de passer deux à six mois au sein du Secrétariat. Le stagiaire participe aux activités quotidiennes, interroge, apprend et travaille sur son propre projet.

Chaque stagiaire a l'opportunité de participer soit à une réunion d'un groupe de travail, tel le WG TECH, soit à une réunion d'une commission de l'OTIF, telle la Commission d'experts techniques (CTE).

Grâce aux partenariats du Secrétariat de l'OTIF, la personne en stage peut être amenée à participer à des séminaires ou réunions organisés par d'autres organisations, institutions et autorités publiques, tels l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'Office fédéral des transports de la Confédération suisse ou bien encore le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies.

À la fois pratique et théorique, le contenu de la formation prévoit également que le stagiaire dresse, sous forme de rapport, un état des lieux du secteur et de la réglementation ferroviaire dans son pays, avec une attention particulière sur la mise en œuvre de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires et ses appendices.

Depuis 2015, le programme de formation était essentiellement axé sur les appendices techniques de la COTIF. Or, les États membres de l'OTIF ont

suggéré que d'autres domaines de la COTIF pourraient être intéressants à étudier dans le cadre de cette formation.

D'avril 2015 à avril 2017, le Secrétariat a accueilli cinq stagiaires provenant de Turquie, du Monténégro et de Serbie. Leurs témoignages et retours d'expériences sont très positifs, qu'il s'agisse des connaissances qu'ils ont acquises ou de la place qui leur a été accordée au sein du Secrétariat.

« J'ai eu la chance de faire partie de l'incroyable équipe d'experts dirigée par Bas Leermakers, qui m'a aidée à me faire une idée générale des activités ferroviaires et à avoir les connaissances nécessaires à la bonne application de la COTIF. » Jana Cirković, Bulletin n° 2/2017, page 5

« Si je désirais participer à ce programme, c'était principalement pour pouvoir me familiariser avec le travail de l'OTIF, pour arriver à mieux comprendre, avec l'aide des experts du Secrétariat, l'application pratique de la COTIF et pour avoir une vue plus dé-

taillée de sa pertinence pour le Monténégro. [...] Le Ministère considère ce programme comme un bon moyen d'intensifier sa coopération avec l'OTIF. [...] Je remercie tout le monde de s'être montré disponible pour répondre à mes questions et interrogations et j'espère que nous aurons l'occasion de collaborer à nouveau à l'avenir. » Milena Milacic, Bulletin n° 4/2016, page 5.

Les autres témoignages sont parus dans le [Bulletin n° 2/2016](#), page 5, le [Bulletin n° 3/2015](#), page 6, et le [Bulletin n° 2/2015](#), page 8.

Dès 2018, non seulement le programme de formation s'ouvre aux personnes provenant d'États non membres de l'OTIF ou provenant d'organisations ayant signées un accord de coopération avec l'OTIF, mais il s'étend aussi au domaine juridique (CIM, CIV, CUI et CUV) et au domaine des marchandises dangereuses (RID).

Le Secrétariat est à la disposition de toute personne intéressée et se fera un plaisir de répondre à ses questions pour l'accueillir en 2018.



RENCONTRES EN CHINE

Les 19, 20 et 21 septembre 2017, le Secrétaire général de l'OTIF, M. François Davenne, était en Chine à Pékin. Le 19 septembre 2017, il s'est entretenu avec le directeur de l'Administration nationale des chemins de fer chinoise (NRA), M. Yudong Yang. Puis, il a participé à la 26^e session plénière du Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT).

Le CCTT a articulé sa session plénière des 20 et 21 septembre autour de l'efficacité, la compétitivité et le développement du fret ferroviaire Asie-Europe. Ainsi, stratégie, infrastructure, numérisation, e-commerce et politique tari-

faire sont autant de sujets qui ont été présentés par les intervenants.

240 délégués et 24 États ont assisté à cet événement qui est aujourd'hui devenu un véritable forum pour les acteurs privés du fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe. Le Secrétaire général a alors trouvé une audience attentive aux avantages que représente le cadre juridique de la COTIF. Il se félicite de l'invitation du CCTT et de cette collaboration qui ne cesse de se développer.

Autre collaboration qui se renforce dans le sillage du mémorandum d'ac-

cord (MoU) signé le 12 juillet 2016, le Secrétaire général de l'OTIF s'est rendu dans les bureaux de la NRA.

Le but de la réunion était d'évoquer les pistes de collaboration entre la NRA et l'OTIF à court et moyen terme : comment approfondir la relation officialisée dans le MoU et quelles sont les thématiques particulièrement actuelles pour la NRA dans le développement du trafic ferroviaire eurasiatique.

La réunion s'est conclue par des invitations réciproques aux différentes grandes réunions et événements marquants des deux institutions.

DÉPART À LA RETRAITE DE MADAME HAMMERSCHMIEDOVÁ

Madame Hammerschmiedová a commencé à travailler pour l'OTIF en 1991. C'est au sein de l'Office central des transports internationaux ferroviaires, qui est ensuite devenu le Secrétariat de l'OTIF, que M^{me} Hammerschmiedová a intégré le service juridique en tant qu'experte en droit.

Spécialiste et coordinatrice de la fonction de dépositaire, véritable référence en matière protocolaire et diplomatique, spécialiste des règles uniformes concernant les contrats CIV et CUI, plus largement encore experte en droit international et en droit du transport ferroviaire, auteur attentive et régulière du Bulletin des transports internationaux ferroviaires, il est impossible d'établir la liste exhaustive des missions, rôles et services que M^{me} Hammerschmiedová a rendus à l'Organisation.

La carrière de M^{me} Hammerschmiedová au sein de l'OTIF se caractérise, selon ses collègues, par une grande capacité d'adaptation aux différents supérieurs hiérarchiques et secrétaires généraux, une grande discrétion, un esprit de partage, une réelle efficacité et une précision à toute épreuve.

De l'avis de tous, on pouvait compter sur elle ; même avec son immense savoir elle restait d'une incroyable modestie.

Qui au sein du Secrétariat n'a jamais eu le plaisir de recevoir une réponse rapide, précise et pédagogique à une question sur l'OTIF ou la COTIF ?

Personne ressource, témoin impliqué dans les grands changements de la Convention et mémoire de l'institution, M^{me} Hammerschmiedová a toujours fait montre de disponibilité à l'égard de ses collaborateurs, jamais avare de renseignements et toujours désireuse de transmettre ses connaissances acquises au fil des années.

Il existe une autre qualité à souligner, et pas des moindres, M^{me} Hammerschmiedová est certes une juriste mais une juriste polyglotte. Ce multilinguisme – outre sa langue maternelle – lui a permis de naviguer facilement entre les différentes langues de l'OTIF. En effet, maîtrisant parfaitement le français, l'allemand et l'anglais, elle a créé des « ponts juridiques » entre certains concepts du droit des transports ferroviaires. Elle a également affiné et



proposé les interprétations possibles de certaines dispositions.

Parlant aussi couramment le russe, elle a largement participé à la mutuelle compréhension de l'OTIF et de l'OSJD. Elle a enfin contribué au rapprochement des différentes sensibilités juridiques entre Asie et Europe. Son multilinguisme et sa personnalité ont permis d'étendre la renommée de l'Organisation à des interlocuteurs appartenant à d'autres aires culturelles. M^{me} Hammerschmiedová, qui a eu la gentillesse de bien vouloir rester quelques mois supplémentaires, sera une grande perte pour l'OTIF. L'ensemble de ses collègues lui souhaite une bonne continuation.

RETRAIT DES RÉSERVES DU ROYAUME-UNI

Le Royaume-Uni a retiré sa déclaration de réserve à l'égard de l'application des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international (RU CUI – Appendice E de la COTIF).

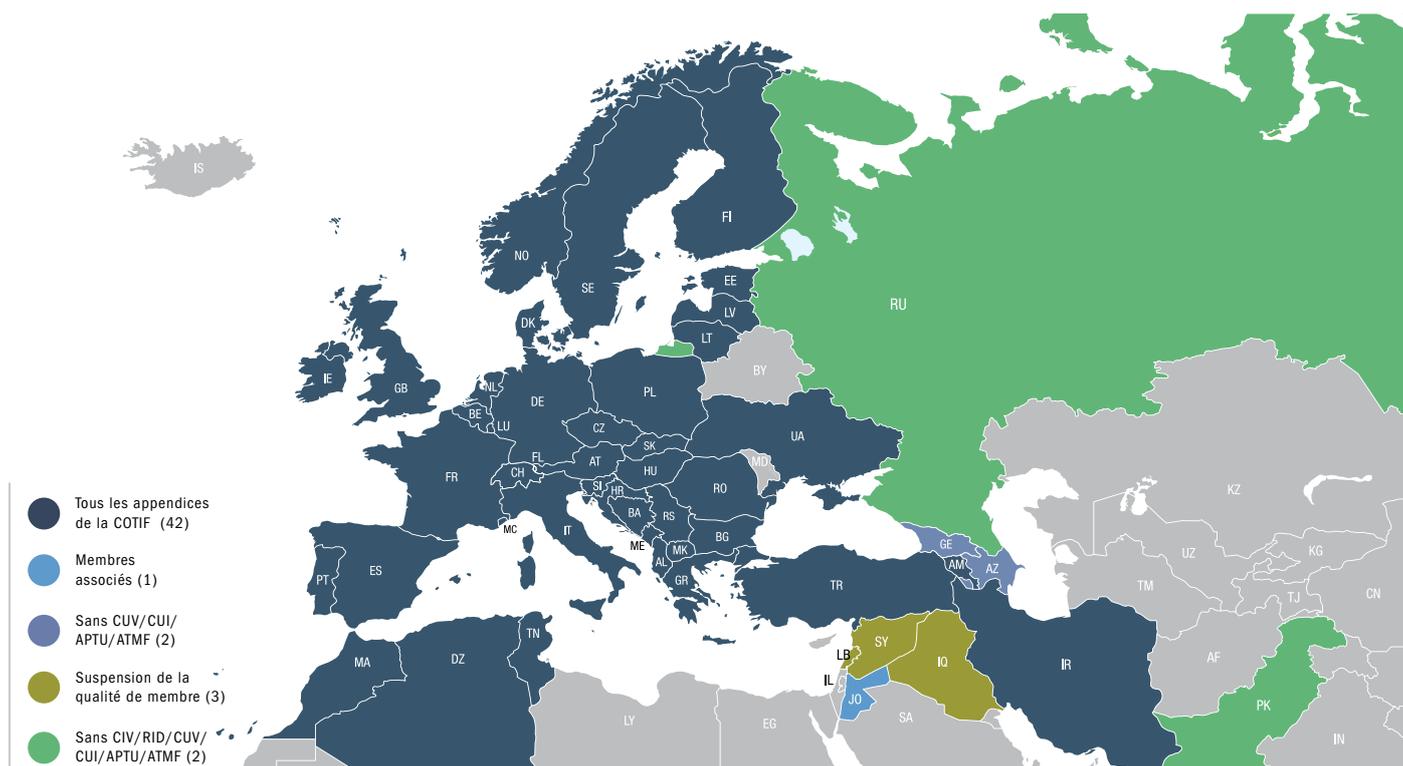
Le 25 juillet 2017, le Royaume-Uni a

déposé son instrument de retrait de réserve auprès du Secrétaire général de l'OTIF. Ce retrait a pris effet le 28 juillet 2017.

C'est en juin 2006 que le Royaume-Uni avait déclaré ne pas appliquer notamment les RU CUI. Désormais, la

réglementation de l'OTIF s'applique de manière cohérente pour l'ensemble des États membres.

Le Secrétariat se félicite de ce retrait qui homogénéise davantage l'application des règles uniformes de la COTIF.



MODIFICATION DE LA COTIF : ÉTAT DES APPROBATIONS

La convention de base (COTIF) et les appendices D (CUV), F (APTU) et G (ATMF) ont été modifiés lors de la 12^e Assemblée générale de l'OTIF en septembre 2015.

Depuis cette 12^e Assemblée générale, 7 États membres ont déposé l'instrument notifiant leur approbation des modifications auprès du Secrétaire général de l'OTIF.

Instruments déposés au 10 décembre 2017 :

ÉTAT MEMBRE	INSTRUMENT	DATE
1. Suisse	Approbation	21 octobre 2016
2. Suède	Approbation	13 mars 2017
3. Finlande	Acceptation	10 avril 2017
4. Pays-Bas	Acceptation	1 ^{er} mai 2017
5. Hongrie	Ratification	1 ^{er} juin 2017
6. Espagne	Acceptation	24 août 2017
7. Allemagne	Approbation	12 octobre 2017

L'expérience au sein du Secrétariat montre que l'entrée en vigueur de modifications peut survenir 4 à 6 ans après leur adoption alors même que ces modifications peuvent être importantes pour l'évolution du trafic ferroviaire international. Ainsi, le Secrétariat propose à la Commission de révision de changer partiellement la procédure de modification de la COTIF.

SÉANCE DE TRAVAIL AVEC LES MEMBRES DE LA CESAP-ONU

Invités par la Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU), le Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, et le chef du département juridique, M. Kuzmenko, ont apporté leur contribution à la réunion du groupe d'experts sur l'harmonisation des réglementations pour la facilitation du transport ferroviaire international, qui s'est tenue à Bangkok en Thaïlande les 4 et 5 septembre 2017.

Le groupe d'experts a notamment pour mission de réaliser des études pour recommander :

- des mesures visant à renforcer l'efficacité du passage des frontières en transport ferroviaire,
- des mesures traitant des normes techniques communes,
- des mesures visant à harmoniser les pratiques opérationnelles.

À terme, ces recommandations vien-

dront appuyer l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique.

La raison d'être de l'OTIF est de connecter l'Europe, l'Asie et l'Afrique par l'édification d'un droit ferroviaire unifié.

C'est ainsi que tout naturellement, messieurs Davenne et Kuzmenko ont présenté l'OTIF comme pouvant apporter une structuration des échanges ferroviaires en Asie.

Ils ont également fait état des solutions qu'apporte la COTIF aux problématiques existant aujourd'hui en Asie et dans le Pacifique concernant l'interopérabilité technique et juridique. Plus généralement, ils ont montré que la COTIF est un cadre juridique adéquat qui peut faciliter les transports ferroviaires internationaux pour l'Asie et le Pacifique mais aussi entre l'Asie et l'Europe.

Une quarantaine de personnes a participé à cette réunion d'échanges et de recommandations, intense et enrichissante, durant deux jours. Étaient présents les ministères des transports ou des chemins de fer ainsi que les autorités douanières des pays invités dont le Bangladesh, l'Inde, l'Iran, le Kazakhstan, la Malaisie, la Mongolie, l'Ouzbékistan, le Pakistan, la Russie, la Thaïlande et la Turquie.

À l'issue de la réunion, le Secrétariat de l'OTIF a été invité à commenter les deux études en cours sur :

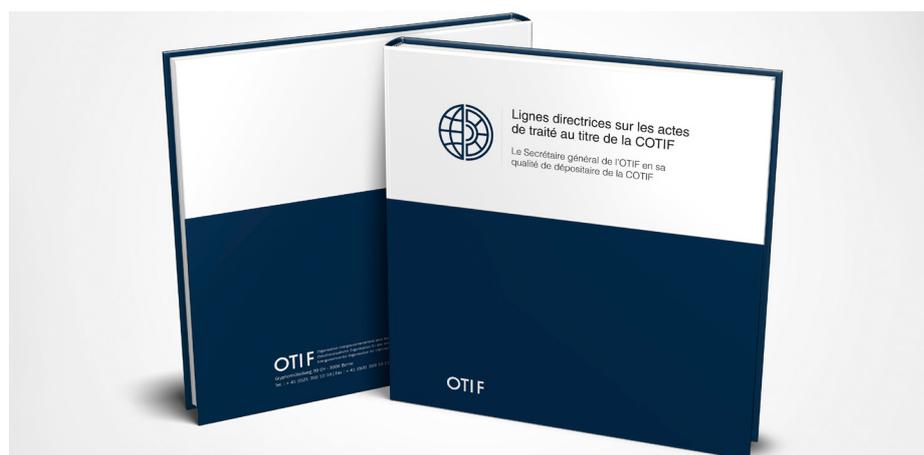
- les paramètres critiques pour la facilitation du transport ferroviaire international,
- les pratiques aux frontières en transport ferroviaire.

Le Secrétariat se réjouit de continuer sa collaboration avec la CESAP-ONU pour le développement ferroviaire.

NOUVELLE PUBLICATION : LES « LIGNES DIRECTRICES SUR LES ACTES DE TRAITÉ AU TITRE DE LA COTIF »

Le 20 novembre 2017, le Secrétariat de l'OTIF a publié en ligne sur le site internet otif.org un document intitulé « Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF » ([cliquez ici](#)). Ce document est par ailleurs accompagné de modèles d'instruments destinés à faciliter les formalités d'entrée en vigueur des modifications à la Convention.

Tout comme le Secrétaire général de l'Organisation des Nations unies est dépositaire de traités multilatéraux, le Secrétaire général de l'OTIF est lui dépositaire de la COTIF. À ce titre, il reçoit et conserve tous les instruments et notifications liés à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Ces instruments et notifications sont par exemple les rati-



fications, les déclarations et réserves, les approbations de modifications, etc. Afin de clarifier la pratique, le département juridique du Secrétariat de l'OTIF s'est proposé de rédiger des lignes directrices et des modèles d'instruments.

Après avoir consulté les États membres de l'OTIF, le Secrétariat a publié ces lignes directrices et a également eu le plaisir de faire parvenir un exemplaire imprimé aux ministères et ambassades concernés.

26^e SESSION DE LA COMMISSION DE RÉVISION EN 2018

La Commission de révision examinera plusieurs aspects structurels relatifs à la Convention, comme la mise au point d'une procédure de révision plus efficace, une meilleure contribution à la numérisation du fret international et la révision des RU CUI pour faciliter la gestion des sillons ferroviaires internationaux. Aux fins de l'interopérabilité au-delà de l'UE, un nouvel appendice H pour l'exploitation en sécurité des trains sera présenté, ainsi qu'un document de discussion sur la nécessité de conditions d'accès harmonisées.

La 26^e session de la Commission de révision aura lieu à Berne du 27 février au 1^{er} mars 2018. Après les avoir examinées, la Commission prendra des décisions sur diverses questions relatives à la formation d'un droit ferroviaire uniforme.

Révision partielle de la convention de base : modification de la procédure de révision de la COTIF

Le système de révision actuel de la COTIF a été adopté dans le cadre de la 5^e Assemblée générale (Vilnius, 26 mai - 3 juin 1999). Dans la pratique, les procédures nationales d'approbation pour les modifications adoptées par l'Assemblée générale prennent environ six ans et la date d'entrée en vigueur des modifications adoptées par l'Assemblée générale est incertaine.

Sur la base d'un avis juridique détaillé préparé par M^{me} Catherine Brölmann sur la procédure de révision de la COTIF et les possibilités de modification, des propositions de modifications ont dans un premier temps été examinées par un groupe de travail le 3 mai 2017 à Berne. Afin de tenir compte du droit national, qui régit la conduite de chaque État en matière de conclusion de traités, le Secrétariat a distribué un questionnaire sur les procédures nationales applicables aux modifications à la COTIF. Celles-ci s'avèrent très disparates et ne reflètent généralement pas les procédures internationales requises au titre de la COTIF. Le rôle des pouvoirs exécutif et législatif va-

rie ainsi d'un État à l'autre. Toutefois, indépendamment des procédures nationales, et même lorsque l'intervention du Parlement est nécessaire, les États membres ont pu convenir de la procédure de révision simplifiée des commissions (article 35 de la COTIF) et l'appliquent aujourd'hui.

Le Secrétariat de l'OTIF recommande comme solution la mieux adaptée de fixer un délai de 36 mois pour l'entrée en vigueur des modifications aux appendices adoptées. L'Assemblée générale devrait également être habilitée à différer cette entrée en vigueur. Les États membres n'auront plus à approuver les modifications à l'échelon international, mais les procédures nationales nécessaires à l'approbation des modifications ainsi qu'à leur intégration dans l'ordre juridique national devront être suivies. Avec cette solution, les États membres et le secteur privé auront connaissance d'un délai raisonnable et précis pour l'approbation et l'intégration nationales des modifications et pour l'adaptation des contrats.

Comme mesure complémentaire, le Secrétariat propose à l'Assemblée générale d'introduire un mécanisme non contraignant de présentation de rapports, dont le but sera d'aider les États membres rencontrant des difficultés à accomplir leurs procédures nationales relatives aux modifications adoptées par l'Assemblée générale.

Révision partielle de l'appendice B (RU CIM)

À l'échelle mondiale et régionale, des initiatives existent pour faciliter et promouvoir l'échange électronique de documents et d'informations aux fins de la réalisation de transports internationaux, en particulier l'utilisation des documents de transport électroniques ainsi que l'introduction et l'application des procédures douanières dématérialisées.

Le Forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF) constitue par exemple un espace de dialogue où les États membres de l'Union européenne et les acteurs concernés des transports et de la logistique peuvent échanger des connaissances techniques, coopérer et se coordonner pour appuyer les mesures visant à créer des conditions propices à des échanges électroniques efficaces d'informations dans les transports et la logistique.

L'article 6, § 9, actuel des RU CIM vient étayer le principe de l'équivalence fonctionnelle des enregistrements électroniques de données avec les documents papier, prérequis pour toutes les fonctions remplies à ce jour par la lettre de voiture papier. Le principe d'équivalence fonctionnelle fixe les critères d'équivalence des communications électroniques avec les communications papier. Il définit en particulier les exigences particulières que les communications électroniques doivent satisfaire pour remplir les mêmes objectifs et fonctions que certaines notions du système papier traditionnel, par exemple « écrit », « original », « signature » et « enregistrement ».

Toutefois, ce principe, dont chacun pouvait s'inspirer librement, a été mis en œuvre de différentes manières et a donc parfois été source de divergences des droits nationaux. De plus, il n'a pas tout résolu, notamment en ce qui concerne la signature électronique.

Le CIT a envoyé au Secrétaire général son rapport sur la numérisation des documents de transport au sein des chemins de fer le 16 juin 2017, notant dans sa lettre les points suivants :

- La deuxième phrase de l'article 6, § 9, des RU CIM sur l'équivalence fonctionnelle de la lettre de voiture électronique constitue une base juridique suffisante pour les nouvelles normes du secteur, disponibles pour les utilisateurs depuis le 1^{er} janvier 2017.
- C'est à partir de ces normes que le secteur prépare actuellement la mise en place de la lettre de voiture électronique CIM, en tenant compte également des douanes.
- À partir de l'utilisation pratique et de l'expérience acquise, le CIT examinera après un certain temps si la législation de la COTIF et des CIM a encore besoin d'être développée et reviendra s'il y a lieu vers l'OTIF avec des propositions de révision précises du cadre juridique.

Aux termes de l'article 6, § 9, des RU CIM, en cas d'un transport empruntant le territoire douanier de l'UE ou un territoire sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7 des mêmes RU CIM. Entré en vigueur le 30 octobre 2013, le Code des douanes de l'Union est applicable depuis le 1^{er} mai 2016. Élément de modernisation des douanes, son objectif premier est la numérisation de toutes les formalités douanières d'ici au 31 décembre 2020.

Il paraît aujourd'hui nécessaire de travailler sur une solution numérique simple pour le transit ferroviaire, qui posséderait une interface fonctionnelle avec les documents de trans-

port. De l'avis du Secrétariat de l'OTIF, cela impliquera de définir les interfaces à développer entre les solutions numériques du secteur et des douanes. Aux fins du suivi des implications de ces développements pour les RU CUI et pour que la révision des RU CUI soit préparée dans les meilleures conditions, les interfaces entre les réglementations douanières et des transports et la numérisation dans le transport international constitueront les priorités du groupe de travail d'experts juridiques qui sera institué par le Secrétaire général en 2018.

Révision partielle des RU CUI

Préparée par un groupe de travail du Secrétaire général, la révision des RU CUI vise principalement à clarifier le champ d'application actuel des RU CUI qui fait l'objet d'interprétations différentes, ce qui nuit à leur application et à la sécurité des acteurs, notamment des gestionnaires d'infrastructure. Celui-ci est en effet équivoque : les RU CUI s'appliquent uniquement au transport ferroviaire international alors c'est au niveau national que les capacités d'infrastructure sont attribuées.

Si le libellé actuel pose problème, c'est parce que le transport international ferroviaire y est défini au moyen du contrat de transport. Or, un train utilisant l'infrastructure peut transporter simultanément des voyageurs ou des marchandises en trafic national et en trafic international. Il est alors difficile de faire la distinction entre l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le transport national et pour le transport international. Au vu de la nature internationale de l'ensemble du système COTIF et dans la mesure où étendre le champ d'application des RU CUI au trafic national n'aurait pas été acceptable pour la plupart des États membres, il a été conclu que les RU CUI ne devraient s'appliquer qu'au trafic international ferroviaire.

La clarification du champ d'application vise donc à assurer que les RU CUI soient appliquées lorsque c'est vrai-

ment nécessaire ou souhaitable, c'est-à-dire en trafic international ferroviaire (corridors de fret, trains de voyageurs internationaux). Parallèlement, il faut établir clairement que les RU CUI ne s'appliqueront pas au trafic national ; cela revêt une importance particulière en matière de responsabilité des deux parties au contrat d'utilisation, c'est-à-dire du transporteur et du gestionnaire d'infrastructure.

Le nouveau champ d'application proposé serait que les RU CUI s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire (contrat d'utilisation) dans un État membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire aux fins des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. En conséquence, les trois conditions suivantes devraient être remplies pour que les RU CUI s'appliquent :

- existence d'un contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans un État membre,
- exécution de ce contrat dans le cadre du trafic international ferroviaire,
- réalisation du transport aux fins des RU CIV ou CIM.

Par suite de la révision du champ d'application, une nouvelle définition de « trafic international ferroviaire » est maintenant requise : « trafic international ferroviaire » désigne un trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés. Cette définition s'appuie sur les sillons utilisés pour le trafic international, qui peut être réalisé soit sur un sillon international, c.-à-d. sur un sillon établi par un accord de deux gestionnaires d'infrastructure ou plus, soit sur deux sillons nationaux successifs ou plus coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure, lorsque l'infrastructure ferroviaire se trouve dans différents États. Les CUI ne portent pas sur l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le trafic intérieur national. Les États membres sont toutefois libres de le soumettre au même régime juridique.

Certaines des modifications proposées des RU CUI relèvent de la compétence de la Commission de révision tandis que d'autres ressortissent à l'Assemblée générale. Cependant, toutes les modifications étant étroitement liées, le Secrétariat propose de soumettre l'ensemble à l'Assemblée générale pour adoption finale.

Nouvel appendice H concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Le trafic international ferroviaire peut encore être facilité en permettant aux entreprises ferroviaires de faire circuler un train complet de son point de départ dans un État jusqu'à sa destination dans un autre État sans arrêts aux frontières pour raisons techniques ou d'exploitation. Le Secrétariat a préparé à cet effet un projet de nouvel appendice H à la COTIF sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. En vertu de celui-ci, les autorités nationales délivreront des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires (étrangères) sur la base de critères harmonisés, comme preuve de leur capacité à exploiter un train en sécurité dans l'État concerné.

Le nouvel appendice devra être pris en compte dans diverses dispositions de la convention de base, à savoir celles portant sur les objectifs de l'OTIF, la structure et les objets de la Convention ainsi que sur les compétences et décisions de la Commission d'experts techniques. En application de l'article 17, § 1, lettre b), de la COTIF, la Commission examinera les modifications proposées, qui seront par la suite soumises à l'Assemblée générale pour adoption.

Révision partielle des RU ATMF et des RU APTU

Il est important que les dispositions en vigueur de l'UE et de la COTIF soient harmonisées. Or, avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire, l'UE a modifié plusieurs de ses dispositions.

Quelques modifications des ATMF sont donc nécessaires pour harmoniser la terminologie utilisée avec celle de l'UE et pour tenir compte de certains changements en matière de procédure, en particulier du fait que l'Agence de l'UE pour les chemins de fer est désormais compétente pour délivrer les autorisations de véhicules. Les principes de base des ATMF restent toutefois inchangés. La Commission des experts techniques a discuté et approuvé les modifications proposées pour les ATMF, ainsi que leurs justifications.

La modification des APTU concerne les dispositions devant faire l'objet de prescriptions techniques uniformes. Ces modifications sont nécessaires pour garantir l'équivalence de fond des futures STI de l'Union européenne et PTU de la COTIF.

Conditions d'accès au marché ferroviaire international

L'objectif de l'OTIF est de promouvoir, d'améliorer et de faciliter à tous les égards le trafic international ferroviaire, et ce notamment en contribuant à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en tenant compte des intérêts publics particuliers et pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des États. Pour atteindre cet objectif général, la COTIF propose

des instruments spécifiques : des systèmes de droit uniforme (appendices à la Convention) et des instruments de « droit souple », dont des recommandations et des guides de bonnes pratiques.

L'un des obstacles au trafic ferroviaire international, qui persiste en dehors des organisations régionales d'intégration économique comme l'UE et l'Union économique eurasiatique (UEE), est l'absence d'accords multilatéraux réglant l'accès des entreprises ferroviaires à l'infrastructure ferroviaire d'un État étranger aux fins du trafic international.

Dans l'espace OTIF, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure peuvent être intégrés verticalement ou constituer des entités indépendantes ; les entreprises peuvent être privées, publiques ou faire partie d'une autorité. Les marchés ferroviaires nationaux peuvent être libéralisés ou sous monopole. Cependant, il apparaît que la coopération pourrait être organisée bien plus efficacement qu'elle ne l'est aujourd'hui, grâce à un cadre juridique approprié et donc des interfaces entre les systèmes ferroviaires nationaux.

La Commission de révision aura le loisir de discuter des futures actions possibles de l'OTIF pour l'optimisation et l'harmonisation des conditions d'accès au marché ferroviaire international en s'appuyant sur une analyse préliminaire préparée par le Secrétariat de l'OTIF, qui récapitule brièvement comment l'accès au marché international est garanti bilatéralement ou multilatéralement et passe en revue les pratiques de l'UE et de l'UEE dans le secteur ferroviaire ainsi que l'usage dans d'autres secteurs.

Aleksandr Kuzmenko

INTÉGRATION D'ENSEMBLES RÉGIONAUX DANS LA COTIF

Considérer que le transport ferroviaire peut évoluer pour servir de *backbone* au transport terrestre international conduit à se poser la question de la coexistence des ensembles régionaux et de leurs réglementations techniques propres. De fait, il existe de nombreuses bonnes raisons opérationnelles d'avoir des particularités régionales (ou nationales) afin d'optimiser la gestion du trafic. Chercher à développer des corridors internationaux interconnectés suppose ainsi de trouver un équilibre entre la dimension régionale et internationale. La COTIF porte en elle-même cette potentialité.

La valeur ajoutée principale de la COTIF est sa capacité à instaurer un dialogue permettant la mise en place de règles techniques partagées. Le modèle qui a été suivi dès le début est celui des STI (spécification techniques d'interopérabilité) européennes. En effet, le travail accompli dans le cadre de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a permis de concilier des modèles techniques historiques très divergents au sein l'UE.

À partir de cet acquis européen, il est possible de se demander s'il n'est pas suffisant pour chaque pays d'adopter simplement la réglementation déjà établie pour obtenir un cadre général d'interopérabilité. Or cette façon de voir se heurte à trois difficultés majeures, qui ne peuvent être résolues que dans un cadre multilatéral :

- comment associer les différents États à l'élaboration de la norme, qui par nature est évolutive ;
- comment assurer que la mise en œuvre des règles soit assurée dans un cadre commun où chaque partie puisse faire confiance à la procédure ;
- comment gérer les spécificités des différents réseaux.

En effet, la question centrale pour la bonne gestion du réseau du point de vue des règles d'interopérabilité est de mettre en place un outil permettant de confronter et de résoudre les différences d'approche pour la mise en œuvre du concept cadre d'interopérabilité développé par l'UE. La COTIF,

dans le cadre du nouvel appendice H¹ consacré à l'interopérabilité au-delà de l'UE, semble un outil adapté.

Harmoniser et faire évoluer la réglementation : la réponse apportée par la COTIF

Pour que les prescriptions techniques uniformes (PTU) de la COTIF puissent avoir leur pleine efficacité, elles doivent incorporer les contraintes venant des partenaires régionaux, tout en utilisant le cadre conceptuel général mis au point par l'UE. À titre d'exemple, le Conseil de coopération du Golfe (CCG) envisage à terme que son réseau puisse être interopérable avec celui de ses voisins qui appliquent la COTIF. Pour autant, il envisage de recourir à des wagons au standard nord-américain sur une partie de son réseau.

Pour résoudre cette contradiction, il faudra faire apparaître cette caractéristique dans le droit de la COTIF de deux façons :

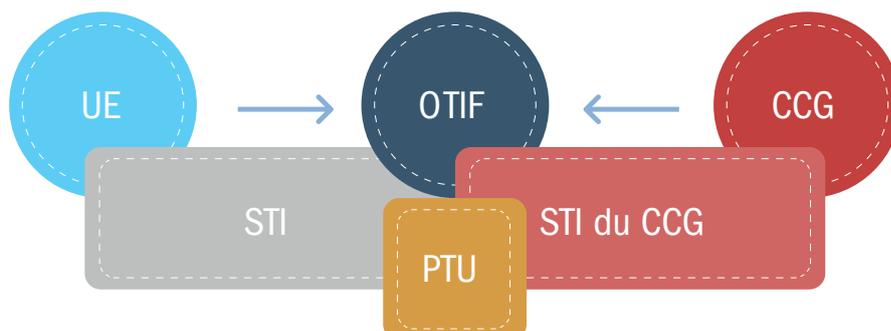
- en intégrant dans la PTU Wagons les caractéristiques des matériels roulants nord-américains ;

- en indiquant dans un document accessible aux différents États, les lignes où un tel trafic est possible ; à terme ces dernières ne devraient pas se limiter aux États du Golfe.

Ainsi, le rôle de forum de la COTIF permet à la fois l'évolution coordonnée des règles et leur harmonisation. Cette vision est particulièrement importante pour la construction progressive de corridors transnationaux. Ceux-ci devront répondre aux besoins propres des ensembles régionaux, tout en utilisant au maximum les règles d'interopérabilité existantes. De cette façon, il sera possible de minimiser les coûts et de garantir la future interopérabilité de réseaux dont la construction peut prendre des années. Cet aspect est particulièrement important pour les projets à long terme actuellement en cours en Afrique dans le cadre du programme PIDA² (Programme de développement des infrastructures en Afrique).

La figure 1 décrit ainsi ce qui pourrait être le schéma de coordination à appliquer dans la rédaction des PTU en prenant en compte des ensembles régionaux, ici l'UE et le futur réseau du CCG :

Prise en compte des règles régionales



¹ Voir article page 13

² <https://www.afdb.org/fr/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/programme-for-infrastructure-development-in-africa-pida/>

Vers un mécanisme commun d'application

Une fois posée la nécessité d'une élaboration en commun des règles harmonisées se pose la question de leur application. Là encore, il n'est pas seulement nécessaire d'importer dans le droit national les règles techniques, encore faut-il que leur mise en œuvre relève d'un mécanisme commun qui permette d'assurer la circulation en sécurité en trafic ferroviaire. La solution apportée par l'annexe H en cour de développement au sein de l'OTIF pour assurer l'interopérabilité au-delà de l'UE, repose sur la définition commune :

- de structures juridiques comme les autorités compétentes pour l'autorisation des véhicules ;
- de procédures administratives et de registres permettant aux autorités compétentes et aux autorités de certification nationales de travailler en confiance.

Ce mécanisme en cours de définition au sein de la Commission des experts techniques devrait là encore s'inspirer de la réglementation européenne, qui a eu à gérer la complexité de procédures d'autorisations extrêmement diverses.

Reprenons l'exemple du CCG, même si la perspective de l'interconnexion relève d'un futur éloigné. Après avoir élaboré des PTU permettant de fixer les exigences fonctionnelles communes et les itinéraires que peuvent emprunter les trains interopérables qu'elles définissent, il faudra s'entendre sur des procédures d'autorisation pouvant être mutuellement reconnues. Par ailleurs, il sera également nécessaire de définir des solutions d'exploitation communes, qui puissent être utilisées par l'ensemble des acteurs ; cette partie du travail devra être réalisée en étroite collaboration avec l'UIC.

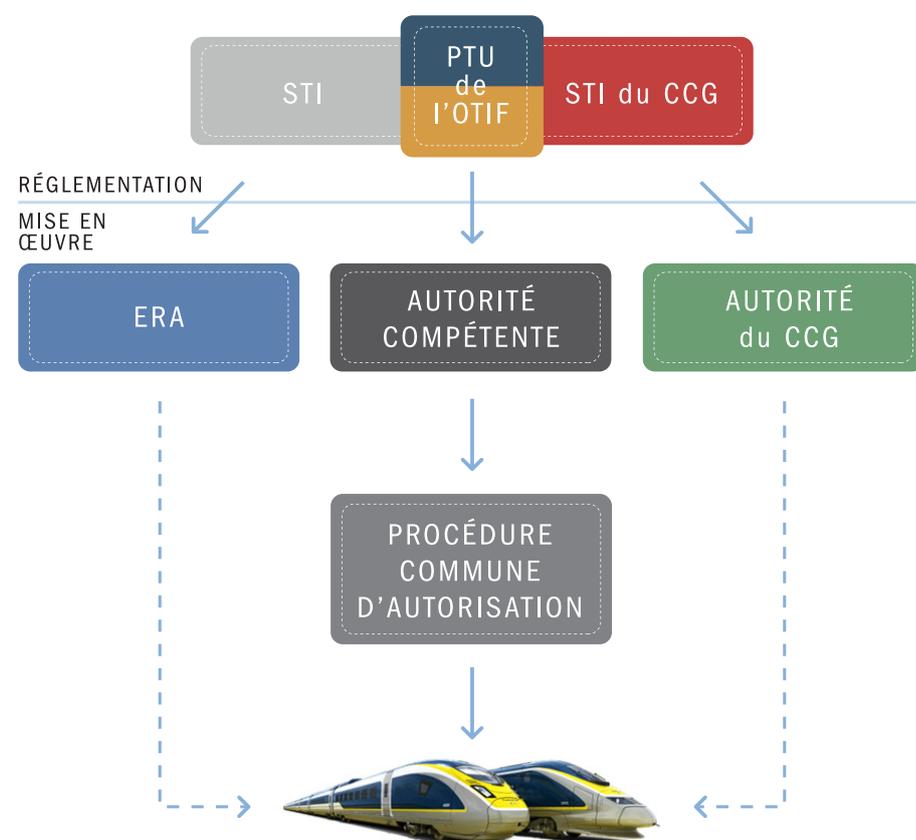
Du point de vue de la COTIF, l'élaboration de ces procédures impliquera donc les agences régionales (l'ERA, la future structure du CCG, etc.) ainsi que les autorités compétentes nationales,

de façon à ce que les autorisations puissent être reconnues au niveau international par chacune de ces autorités. En parallèle, un travail important devra être réalisé avec le secteur, au premier rang duquel l'UIC, pour la définition de solutions d'exploitation communes, seules à même d'assurer la circulation concrète des trains.

Pour autant, la question de la recon-

naissance de l'autorisation donnée par une autorité pour l'accès au réseau en vue d'un transport international par une autre autorité (flèches discontinues dans le schéma ci-dessous) pose des questions concrètes complexes. Il s'agira notamment de déterminer dans quelle partie du réseau cette autorisation est valide et dans quelle mesure elle est compatible avec d'éventuelles règles régionales ou nationales.

Vers un mécanisme d'autorisation commun



S'il fallait, au terme de cette analyse, retenir une seule idée, c'est l'importance fondamentale du cadre offert par la COTIF pour organiser un dialogue multilatéral constant et productif entre les différents acteurs. C'est

la seule façon de garantir le caractère opérationnel et accepté par tous de règles d'interopérabilité inspirées du cadre développé par l'UE et de leur mise en œuvre.

François Davenne

LE NOUVEL APPENDICE H POUR L'INTEROPERABILITE

Comment adapter la COTIF pour soutenir et promouvoir l'interopérabilité – Le transport ferroviaire est international depuis plus de 120 ans ; pourtant c'est toujours à l'échelle nationale que les chemins de fer sont exploités. Il est encore rare que des trains circulent dans plusieurs pays sous la responsabilité d'une seule et même entreprise ferroviaire, sans devoir être reconfigurés. En comparaison d'autres modes, comme la route ou l'avion, il est clair que le transport ferroviaire peut encore largement gagner en efficacité. Aussi le Secrétariat de l'OTIF a-t-il pris de grandes mesures pour promouvoir l'interopérabilité, en composant un nouvel appendice à la COTIF.

Bien que la COTIF porte principalement sur le trafic ferroviaire international basé sur l'échange de véhicules aux gares frontières, elle peut se développer pour soutenir également l'interopérabilité et les trains complets traversant les frontières. Ce type d'exploitation pourrait grandement améliorer l'efficacité du transport par chemins de fer en réduisant le temps de transit et les coûts grâce à la limitation du nombre d'arrêts et d'interfaces organisationnelles.

La fiabilité et la rapidité des transports sont de plus en plus importantes pour les affaires des entreprises et les économies nationales. En trafic international, le rail est en compétition avec d'autres modes de transport, à savoir la route, la navigation intérieure et l'aérien, qui, de par leur architecture générale, sont moins dépendants des interfaces entre aspects organisationnels et entre systèmes techniques. Pour que les transports par chemin de fer restent compétitifs, il faut que les systèmes ferroviaires nationaux soient mieux harmonisés et interconnectés afin de permettre la circulation des trains.

La conclusion d'accords réciproques par les États semble inévitable pour que les trains venant d'un État puissent circuler sur l'infrastructure d'un autre État.

Ces accords devraient entre autres garantir la sécurité du système ferroviaire dans les cas où des gestionnaires d'infrastructure travaillent avec différentes entreprises ferroviaires. Or, la conclusion de multiples

accords bilatéraux sans aucune coordination ne semble pas judicieuse et il paraîtrait plus efficace de mettre au point des règles et principes à l'échelle intergouvernementale. En effet, une approche harmonisée et coordonnée permettrait de connecter les systèmes ferroviaires dans l'intérêt du trafic ferroviaire international. C'est à cette fin que le Secrétariat de l'OTIF a préparé le nouvel appendice H à la COTIF, qui sera présenté à la Commission de révision en 2018.

Objectif general et champ d'application du projet de nouvel appendice

L'objectif du nouvel appendice est de proposer, pour les États qui appliquent déjà pleinement les APTU et ATMF, des principes généraux et des responsabilités aux fins de l'exploitation transfrontalière des trains.

Depuis leur création, les ATMF réglementent la procédure d'admission des véhicules ferroviaires en trafic international, en définissant notamment les règles qui leur sont applicables et les responsabilités pour leur bonne utilisation et leur bon entretien.

Les dispositions s'inspirent de la réglementation applicable au système ferroviaire de l'Union européenne, avec laquelle elles sont compatibles.

Champ d'application actuel des ATMF

La dernière version des ATMF est entrée en vigueur en juillet 2015 à la

suite de leur révision en 2014, lancée en raison de la liberté technique croissante pour la construction des véhicules, en particulier des wagons de marchandises. Pour permettre l'innovation, la PTU Wagons comportait de plus en plus d'exigences fonctionnelles et il n'était plus acquis que tous les types de wagons puissent être attelés et exploités ensemble dans un train. La révision des ATMF visait donc à clarifier les responsabilités pour la composition des trains et la bonne utilisation des véhicules. Créé à cette occasion, l'article 15a définit les responsabilités mutuelles des entreprises ferroviaires, des détenteurs et des gestionnaires d'infrastructure. En combinaison avec l'article 15 définissant les responsabilités des entités chargées de l'entretien, l'article 15a énonce les prescriptions juridiques visant à garantir :

- qu'une entité chargée de l'entretien est assignée à chaque véhicule et veille à son bon état d'entretien ;
- que les ECE pour les wagons de marchandises sont certifiées conformément à l'annexe A aux ATMF ;
- que tous les véhicules formant un train sont utilisés selon leurs conditions et limites d'utilisation, sous la responsabilité de l'entreprise ferroviaire ;
- que les trains sont formés par les entreprises ferroviaires de façon à pouvoir être exploités en toute sécurité ;
- que les trains ne sont exploités que sur des infrastructures compatibles, les entreprises ferroviaires ayant la charge de s'en assurer.

Les ATMF comportent tous les élé-

ments nécessaires pour garantir que les véhicules mais aussi la composition des trains formés dans un État ne puissent être remis en cause par d'autres États. L'exploitation des trains elle-même ne relève pas des ATMF.

L'interopérabilité au-delà de l'UE

Lors de l'Assemblée générale de 2015, le Secrétaire général a lancé l'idée d'établir une base légale dans la COTIF pour l'interopérabilité au-delà de l'UE. Dans ce contexte, l'interopérabilité désigne la circulation en sécurité et ininterrompue des trains dans et entre les systèmes ferroviaires d'États voisins. En pratique, cela signifie qu'une entreprise ferroviaire doit pouvoir faire circuler un train complet de son point de départ dans un État jusqu'à sa destination dans un autre État sans arrêts aux frontières pour raisons techniques ou d'exploitation.

Comme suite aux discussions avec des organisations partenaires et au sein de la Commission d'experts techniques, le Secrétariat suggère que le déploiement de l'interopérabilité au-delà de l'UE se fasse selon deux axes parallèles :

- les dispositions en matière d'exploitation et de sécurité concernant en particulier les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure et visant à garantir que les trains sont exploités en toute sécurité, notamment la certification et la surveillance des entreprises ferroviaires et la certification des ECE pour les wagons ;
- les conditions d'accès au réseau qui définissent à quelles conditions les entreprises ferroviaires peuvent exploiter des trains dans un État, y compris par exemple les licences, les redevances et l'attribution des capacités.

Le Secrétariat de l'OTIF propose que ces deux axes soient traités séparément. Nous nous penchons ici sur le premier d'entre eux. Le second devra être analysé séparément afin de dé-

terminer sa nécessité et sa faisabilité. La raison pour laquelle ces deux axes sont séparés est que le premier ne dépend pas du second.

En l'absence de conditions d'accès convenues à l'échelon international, les États peuvent définir eux-mêmes les conditions d'accès à leur réseau ou en convenir dans des accords bilatéraux ou multilatéraux. Un État peut également sans problème conclure des accords d'accès différents avec ses différents États voisins. Même dans de tels cas, un cadre harmonisé pour la sécurité aurait une valeur ajoutée évidente.

L'harmonisation en matière de sécurité et d'exploitation doit être aussi approfondie que possible en vue de l'adoption d'une approche moderne et efficace et afin d'éviter la multiplication d'approches incompatibles.

Champ d'application propose du nouvel appendice H

Aux fins de l'interopérabilité au-delà de l'UE, les dispositions élaborées doivent pouvoir être appliquées au côté des ATMF. Tandis que le champ d'application des ATMF inclut l'approbation et l'utilisation des véhicules en trafic international, le nouvel appendice devrait couvrir l'exploitation des trains composés de véhicules soumis aux ATMF. Les dispositions du projet de nouvel appendice s'appuient sur les principes suivants :

Le nouvel appendice ne devrait être appliqué que par les États qui ont organisé leur système ferroviaire et leur législation applicable conformément aux dispositions des ATMF. Il présupposerait par exemple que tous les véhicules d'un train soient admis à l'exploitation et qu'une ECE leur ait été attribuée. Avec l'application du nouvel appendice :

- les responsabilités pour veiller à la sécurité ferroviaire sont clairement attribuées ;
- le système ferroviaire est organisé de telle sorte que le gestionnaire d'infrastructure au sens des ATMF doit travailler avec différentes entre-

prises ferroviaires ;

- les règles en matière d'exploitation et de sécurité applicables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure sont publiques ;
- un processus est en place pour la certification de la sécurité des entreprises ferroviaires ;
- toutes les entreprises ferroviaires ainsi que les gestionnaires d'infrastructure définissent leur système de gestion de la sécurité qui est contrôlé pour le compte de l'État.

Sans préjudice des responsabilités des détenteurs et des ECE dans le champ d'application des ATMF, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure seraient conjointement responsables de veiller à l'exploitation en toute sécurité des trains, chacun d'eux dans un domaine clairement défini. procédures pour sa modification.

La Commission d'experts techniques serait compétente pour l'harmonisation des dispositions sur les sujets suivants :

- règles d'exploitation et de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international ;
- dispositions applicables aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure pour la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité et le contrôle de sa bonne application ;
- certificats de sécurité des entreprises ferroviaires ;
- contrôle des systèmes de gestion de la sécurité par les États ou pour leur compte.

En complément au projet de nouvel appendice, des modifications devraient être apportées à la Convention afin qu'elle fasse référence à l'appendice et énonce les compétences et procédures pour sa modification.

Utilité du nouvel appendice

Le nouvel appendice proposé pour l'exploitation et la sécurité pourrait

être très utile même en l'absence de conditions d'accès harmonisées. Différents modèles pour l'octroi de l'accès au réseau, qu'ils soient basés sur un modèle de marché ouvert ou plus restreint, tireraient avantage d'une approche harmonisée des responsabilités en matière de sécurité et d'exploitation.

Les conditions d'accès peuvent être définies individuellement par chaque État ou convenues bilatéralement ou multilatéralement par les États. L'exploitation internationale des trains serait éventuellement possible même sans conditions d'accès pleinement harmonisées.

Calendrier et mise en œuvre

La question de l'interopérabilité a été présentée et discutée au sein de la Commission d'experts techniques en 2016. Celle-ci en a appuyé le principe général et a prié le groupe de travail permanent sur la technique d'affiner le concept. Le projet de nouvel appendice en est le résultat.

Ce projet a été examiné et approuvé par la Commission d'experts techniques des 13 et 14 juin 2017, puis soumis à la 26^e session de la Commission de révision qui se réunira du 27 février au 1^{er} mars 2018. Tout nouvel appendice doit également être approuvé par décision de l'Assemblée générale, laquelle se réunira à l'automne 2018.

En application de l'article 33, § 4, de la COTIF, si l'Assemblée générale adopte le nouvel appendice, il ne pourra entrer en vigueur que lorsqu'il aura été approuvé par deux tiers des États membres. Ce processus d'approbation peut d'expérience prendre plusieurs années.

Une fois l'appendice adopté et approuvé, les États qui l'appliqueront devront s'assurer qu'ils disposent d'une autorité responsable de la délivrance des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ainsi que d'une autorité de surveillance (ces deux fonctions pouvant être assumées par une seule et même entité). Ce nouvel appendice étant harmonisé avec les principes généraux pour la sécurité ferroviaire de l'Union européenne, les États qui appliquent la législation de l'Union européenne ont déjà mis en place ces entités.

Prochaines étapes pour définir le cadre de l'interopérabilité

L'exploitation transfrontalière des trains ne repose pas uniquement sur les éléments techniques et de sécurité visés dans le projet de nouvel appendice H, mais aussi sur les possibilités et conditions d'accès des entreprises ferroviaires au réseau ferré d'un État, qui, pour leur part, ne relèvent pas du champ d'application de l'appendice.

Les conditions d'accès incluent des éléments comme :

- comment offrir des conditions homogènes d'accès au réseau ;
- permettre aux entreprises ferroviaires étrangères de faire circuler des trains sur le réseau ;
- la disponibilité et la publication des redevances d'accès aux voies et du document de référence du réseau ;
- comment fournir un accès homogène aux facilités essentielles ;
- la responsabilité de l'entreprise ferroviaire dans le cadre d'un service international ;
- les exigences et conditions d'assurance.

Même sans conditions d'accès harmonisées à l'international, il pourrait être dans l'intérêt des États de promouvoir, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux par exemple, l'exploitation de trains internationaux sur leurs réseaux, y compris l'accès aux facilités et services requis dans ce but. L'interopérabilité pourrait ainsi être établie même en l'absence de conditions d'accès harmonisées à l'échelon de la COTIF. Le Secrétariat de l'OTIF engagera les discussions sur les conditions d'accès à l'occasion de la Commission de révision en 2018, sur la base d'un document à cet effet.

Bas Leermakers

SYNTHÈSE DES ATELIERS DE L'ERA SUR L'ADMISSION DE VÉHICULES FERROVIAIRES ET CONSÉQUENCES POUR LA COTIF

Les ateliers étaient nécessaires en raison de la directive européenne n° 797/2016 sur l'interopérabilité.

Le présent article récapitule les exigences et la teneur des ateliers en matière d'admission des véhicules, de même qu'il expose les points de discussion actuels et les conséquences pour les appendices techniques à la COTIF.

Avec la publication du « pilier technique » du 4^e paquet ferroviaire, il a été décidé sur le plan européen que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer prendrait en charge une partie de l'admission des véhicules ferroviaires. Les instruments juridiques constituant ce pilier technique sont entrés en vigueur le 15 juin 2016, comme il en a été fait état dans le Bulletin n° 3/2016.

Dans ce même cadre, un acte d'exécution a également été adopté par le RISC¹ au mois de novembre de cette année. Avec ses « modalités pratiques », ce règlement forme la base juridique de la procédure d'admission des véhicules ferroviaires. Il est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre de l'UE.

Les ateliers étaient nécessaires en raison de la directive européenne n° 797/2016 sur l'interopérabilité.

L'article 21, § 9, prévoit qu'au plus tard le 16 juin 2018, la Commission européenne adopte par voie d'actes d'exécution des modalités pratiques précisant :

- comment les exigences pour obtenir l'autorisation de mise sur le marché du véhicule et l'autorisation par type de véhicule visées par ce même article doivent être remplies par le demandeur et la liste des documents requis ;
- les détails de la procédure d'autorisation, comme les étapes de la procédure et les délais applicables

à chaque étape ;

- comment les exigences fixées dans ce même article doivent être remplies par l'Agence et l'autorité nationale de sécurité au cours des diverses étapes de la demande et de la procédure d'autorisation, y compris lors de l'évaluation des dossiers des demandeurs.

En complément à l'acte d'exécution, l'Agence publiera un guide détaillant la procédure d'admission des véhicules pour les différents acteurs.

L'Agence a lancé ses ateliers dès 2015 et toutes les organisations et autorités notables de l'UE y participent. Le guide devrait être prêt au printemps 2018.

Par ailleurs, des sous-groupes de travail ont été constitués à cette occasion, consacrés aux questions auxiliaires suivantes :

- le « guichet unique » comme plateforme centralisée d'échange de documents,
- la MSC sur l'évaluation et l'appréciation des risques : application des méthodes de sécurité communes dans le cadre du processus de saisie des exigences, en cas de modification du système ferroviaire ou en vertu d'une STI.
- les modèles : élaboration de déclarations de vérifications uniformes avec les nouveautés entraînées par le 4^e paquet ferroviaire.

Le Secrétariat de l'OTIF analysera les répercussions des actes d'exécution

et des modalités pratiques dans le cadre de son groupe de travail WG TECH. Il continuera également à participer directement aux ateliers pour l'élaboration de ces modalités.

Les premières répercussions du 4^e paquet ferroviaire seront présentées pour décision à la Commission de révision qui se réunira du 27 février au 1^{er} mars 2018. Les modifications concernent les deux appendices techniques à la Convention (APTU et ATMF).

Élaborées en coopération avec la Commission européenne, ces modifications ont été votées par les représentants des États membres dans le cadre des réunions du WG TECH et de la CTE 10.

Autre conséquence du 4^e paquet ferroviaire dont il est aujourd'hui discuté, les autorités nationales de sécurité de l'Union européenne peuvent elles aussi, en vertu de la définition actuelle à l'article 5 des ATMF, assumer la fonction d'autorité compétente pour l'admission technique. Toutefois, puisqu'avec le 4^e paquet ferroviaire qui a été adopté, partie de la compétence pour l'admission est transférée à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'Union européenne doit décider si l'Agence est compétente dans la COTIF ou si l'article 5 doit rester inchangé, et en informer le Secrétaire général.

Margarethe Koschmider

¹ Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires

51^e SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU (GENÈVE, 3 - 7 JUILLET 2017)

Première session du cycle 2017 2018, la 51^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU a été le cadre de premières discussions sur de nombreux sujets, dont les conclusions seront reprises dans des propositions révisées. Au terme du cycle biennal, les décisions seront intégrées par l'OTIF dans l'édition 2021 du RID et par la CEE-ONU dans l'ADR et l'ADN 2021, au titre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses.

Du 3 au 7 juillet 2017 a eu lieu la 51^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, présidée par Duane Pfund (États-Unis d'Amérique), à laquelle 23 États disposant du droit de vote, 3 États observateurs, 6 organisations gouvernementales et 30 organisations non gouvernementales ont participé. Dans la mesure où toutes les décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU ont des répercussions sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses des différents modes de transport, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y était elle aussi représentée.

La session a notamment abordé les questions suivantes :

Matières explosives

Transport d'artifices de divertissement en petites quantités

Eu égard au développement du commerce en ligne et de la livraison par la poste des marchandises directement chez les particuliers, la Suisse a proposé de simplifier les dispositions relatives au transport des artifices de divertissement portant le numéro ONU 0337. Par analogie avec la disposition spéciale 364 applicable aux cartouches pour armes et douilles de cartouches de numéros ONU 0012, 0014 et 0055, l'introduction d'une disposition spéciale autorisant l'application des prescriptions pour les quantités limitées du chapitre 3.4 a été proposée.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU avait par le passé déjà défini quatre principes en vue d'élaborer les prescriptions pour le transport d'objets explosibles en quantités limitées :

- les objets ne doivent pas se propager en dehors de l'emballage ;
- aucune rubrique de la liste des marchandises à haut risque ne doit être retenue ;
- aucune rubrique générique ou n.s.a. ne doit être retenue ;
- les objets ne doivent présenter aucun effet dangereux à l'extérieur de l'emballage en cas d'amorçage accidentel.

Il n'est toutefois pas certain que tous ces principes soient satisfaits par les artifices de divertissement, dont l'envoi est par ailleurs actuellement exclu par la Convention postale universelle.

Questions de classification et d'emballage

Application facultative des exemptions

La disposition spéciale 375 exempte les matières dangereuses du point de vue de l'environnement des numéros ONU 3077 et 3082 de l'application des dispositions du RID lorsqu'elles sont transportées dans des emballages contenant une quantité inférieure ou égale à 5 l ou ayant une masse inférieure ou égale à 5 kg, à condition que ces emballages satisfassent aux dispositions générales.

De nombreuses entreprises transportent au sein d'un même envoi des emballages de moins de 5 l ou 5 kg et

Seules quelques décisions définitives ont été prises au cours de cette première session du cycle 2017 2018. La plupart des autres décisions pourront être reconsidérées dans le cadre des trois sessions restantes.

Les discussions ont principalement porté sur la classification et l'emballage des déchets d'hôpital ainsi que sur la clarification de diverses questions d'interprétation.

des emballages plus grands. La différence de traitement des emballages selon s'ils sont exemptés ou soumis aux prescriptions entraîne des coûts supplémentaires à tous les niveaux de la chaîne de distribution, liés à l'adaptation des systèmes informatiques et de la gestion logistique.

Diverses autorités de contrôle considèrent en outre que les marchandises non soumises aux prescriptions ne peuvent pas être transportées comme marchandises dangereuses. Étiquettes de danger, plaques-étiquettes et marques doivent être retirées afin d'éviter des interventions d'urgence disproportionnées en cas d'accident.

À sa 46^e session, le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est demandé s'il était possible de transporter des marchandises dangereuses des numéros ONU 3077 et 3082 dans des emballages de moins de 5 l ou 5 kg sans appliquer l'exemption visée dans la disposition spéciale 375. Le Sous-

comité d'experts de l'ONU avait alors conclu que l'application de la disposition spéciale 375 était optionnelle, c'est-à-dire qu'un expéditeur pouvait choisir de ne pas profiter de l'exemption prévue.

Le Sous-comité a cependant dû se pencher à nouveau sur la question puisque certaines délégations estimaient qu'il ne ressortait pas clairement du libellé de la disposition spéciale 375 que son application était facultative. La question de caractère facultatif de l'application se posait en outre également pour toutes les autres exemptions du règlement.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a réaffirmé que les exemptions du règlement étaient en principe facultatives et non contraignantes. Dans la mesure où la plupart des délégations ont considéré que modifier le libellé de la disposition spéciale 375 pourraient prêter à confusion et entraîneraient un gros travail de modification de nombreuses autres prescriptions, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de conserver le libellé actuel de la disposition spéciale 375.

Interprétation de la disposition spéciale 366

Aux termes de la disposition spéciale 366, les appareils et objets manufacturés contenant au plus 1 kg de mercure ne sont pas soumis au RID. En transport aérien, la limite est de 15 g.

Le champ d'application de cette exemption se prête à plusieurs interprétations. L'Allemagne déduit du mot « contenant » que l'exemption s'applique uniquement lorsque le mercure se trouve effectivement dans l'appareil ou l'objet concerné. En revanche, elle ne s'applique plus si l'appareil ou l'objet est endommagé de telle sorte que du mercure s'en échappe au moment où il est présenté au transport ou pendant le transport.

Comme suite à la sous-section 1.1.1.9 du Règlement type de l'ONU (sous-section 1.1.3.10 du RID/ADR),

il apparaît que la disposition spéciale 366 s'applique également au transport de lampes contenant du mercure.

Les lampes fluorescentes usagées contenant du mercure sont souvent transportées non emballées (p. ex. dans des caisses grillagées) aux fins de leur élimination ou de leur recyclage. Certaines de ces lampes peuvent alors être endommagées, provoquant des fuites de mercure. D'autres peuvent également être contaminées par des résidus de mercure. C'est la raison pour laquelle les dispositions juridiques actuelles sont interprétées en Allemagne en ce sens que seules les lampes non endommagées sont exemptées par la disposition spéciale 366, et que dans tous les autres cas, l'exemption de la section 1.1.1.9 c) du Règlement type de l'ONU (1.1.3.10 du RID/ADR) s'applique.

L'ajout proposé par l'Allemagne à la disposition spéciale 366 pour préciser que les appareils et objets endommagés doivent être emballés dans des emballages extérieurs évitant les fuites de leur contenu dans des conditions normales de transport a été matière à controverse.

Certains délégués étaient en effet d'avis que les quantités de mercure dans les tubes fluorescents étaient infimes, que la vapeur s'évaporait très rapidement, que la pression de vapeur était très faible et que le transport de lampes endommagées ne présentait pas de risque d'exposition à des vapeurs toxiques. D'autres estimaient en revanche que les vapeurs étaient toxiques par inhalation et qu'il existait donc un risque.

L'Allemagne a alors déclaré qu'elle allait réviser sa proposition.

Instruction d'emballage P 410

Le Secrétariat a constaté que le libellé de la note de bas de page d) de l'instruction d'emballage P 410, selon laquelle « les sacs ne doivent être uti-

lisés que pour les matières du groupe d'emballage II lorsqu'elles sont transportées dans un wagon/véhicule couvert ou dans un conteneur fermé », était erroné, car cela signifierait que les sacs ne sont pas autorisés pour les matières du groupe d'emballage III.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une nouvelle formulation de la note de bas de page.

Classification et emballage des déchets médicaux

La question de la classification et de l'emballage des déchets médicaux contenant des matières infectieuses de catégorie A occupait déjà le Sous-comité d'experts de l'ONU en 2015-2016.

L'épidémie d'Ébola en Afrique de l'Ouest en 2014 a rendu nécessaire la mise au point de nouvelles prescriptions. Les emballages autorisés par l'instruction d'emballage P 620 n'avaient en effet été conçus que pour de petites quantités de matières infectieuses de catégorie A comme des cultures ou échantillons ou de petites quantités de déchets d'hôpital et ne convenaient donc pas pour les grandes quantités de déchets contaminés par le virus Ébola : équipements de protection du personnel médical (gants, masques, tabliers), différents types de matériaux absorbants, draps, vêtements des patients, etc. Pour remédier temporairement à cette situation critique, la Belgique avait alors établi un accord particulier multilatéral pour le transport routier (M 281) permettant l'utilisation d'emballages plus adéquats et ainsi un transport plus sûr de ces déchets.

Comme solution à long terme, le Royaume-Uni et le Canada ont conjointement proposé un nouveau numéro ONU pour les seuls déchets solides générés par les soins médicaux et vétérinaires d'humains et animaux infectés par des matières infectieuses de catégorie A. L'utili-

sation de ce numéro ONU pour les déchets de la recherche biologique ou les déchets liquides est expressément exclue.

Deux nouvelles instructions d'emballage ont également été proposées, lesquelles prévoient le recours à des emballages et grands emballages courants (visés aux chapitres 6.1 et 6.6) et donc rapidement disponibles en cas de crise. Ces nouvelles instructions d'emballage requièrent toutes deux l'utilisation d'un système d'emballage triple composé d'un emballage intérieur, d'un emballage intermédiaire et d'un emballage extérieur. Tandis qu'une épreuve de chute de 9 m est prévue au chapitre 6.3 pour les emballages de matières infectieuses de catégorie A, une hauteur de chute de 1,8 m (hauteur de chute minimale pour les marchandises dangereuses du groupe d'emballage I) serait suffisante selon les nouvelles instructions d'emballage. La résistance à la perforation ne doit être testée que pour les emballages intérieurs contenant des objets tranchants ou pointus tels que du verre brisé et des aiguilles. L'emballage intérieur et l'emballage intermédiaire peuvent être souples, par exemple des sacs plastiques. Dans la mesure où seules les matières solides peuvent être transportées et pas les liquides (les petites quantités de liquides devant être absorbées ou solidifiées), les épreuves de pression et d'étanchéité n'ont dans un premier temps pas été considérées comme nécessaires. Plusieurs délégations ont cependant fait remarquer que, ces déchets étant souvent constitués de matières solides imprégnées de liquides infectieux, le risque que ceux-ci soient relâchés pouvait être relativement fort. L'emballage extérieur doit donc être à même de retenir ces liquides.

Malgré de longues discussions, aucun consensus absolu n'a pu être trouvé. Les propositions revues par un groupe de travail ont toutefois été adoptées à titre provisoire car elles peuvent guider utilement les autorités sanitaires en cas de crise, telle

que l'épidémie d'Ébola de 2014. Les délégations ont été priées de consulter les autorités sanitaires de leur pays au sujet de ce compromis.

UN 3536 Batteries au lithium installées dans des engins de transport

Sur proposition de la Suisse, le Sous-comité d'experts de l'ONU a confirmé qu'aux fins du numéro ONU 3536, le terme « engin de transport » ne visait pas uniquement les conteneurs mais également les véhicules routiers et les wagons, conformément à la définition donnée dans la section 1.2.1.

Il a également reconnu la nécessité de compléter la disposition spéciale 360 applicable aux batteries au lithium des numéros ONU 3091 et 3481 et la disposition spéciale 388 applicable aux véhicules des numéros ONU 3166 et 3171 pour y mentionner les batteries au lithium installées dans des engins de transport.

Exemption pour les dispositifs de localisation des marchandises et les enregistreurs de données

Les dispositifs de localisation des marchandises permettent de déterminer où se trouvent des marchandises à un moment précis. Les dispositifs de base comportent uniquement le numéro d'identification du conteneur, qui peut être lu et associé à la position du lecteur, tandis que les plus évolués permettent sa localisation en continu et peuvent être munis de capteurs supplémentaires enregistrant par exemple l'ouverture des portes. Nombre de ces dispositifs sont alimentés en électricité par des batteries au lithium.

Pour éviter que les dispositifs de localisation des marchandises fonctionnant avec des batteries au lithium ne prennent les numéros ONU 3091 Piles au lithium métal contenues dans un équipement et 3481 Piles au lithium ionique contenues dans un équipement, l'Allemagne a proposé

l'introduction d'une exemption supplémentaire au 1.1.1.2 du Règlement type de l'ONU (1.1.3.7 RID/ADR), qui concernerait également les enregistreurs de données utilisés pour les emballages et suremballages. Les exigences minimales requises sont de répondre aux prescriptions du paragraphe 2.2.9.1.7 et que les batteries soient protégées par une enveloppe extérieure.

Certaines délégations ayant émis des réserves contre cette décision en raison d'une contradiction possible avec des prescriptions techniques et des procédures administratives en transport aérien, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'adopter provisoirement l'ajout au paragraphe 1.1.1.2. De plus, des réponses doivent encore être apportées aux questions fondamentales soulevées par les Pays-Bas au sujet du champ d'application du Règlement type de l'ONU. Selon les Pays-Bas, il n'apparaît en effet pas clairement dans quelle mesure le Règlement type de l'ONU peut prévoir des dispositions pour les matières et objets dangereux nécessaires pendant le transport mais ne faisant pas partie du chargement. Au-delà des dispositifs de localisation des marchandises et des enregistreurs de données sont également concernés les ordinateurs et produits de nettoyage.

Marquage et étiquetage

Des précisions concernant les mesures des étiquettes de danger et marques ont été introduites dans la 18^e édition du Règlement type de l'ONU (RID/ADR/ADN 2015). La largeur minimale de la ligne apparaissant dans les marges des losanges a par exemple été fixée à 2 mm. Il en va de même pour les marques en losange prescrites pour les numéros ONU 3245 et 3373 et pour la marque pour les quantités limitées. Le 1^{er} janvier 2017, la mesure transitoire qui permettait de continuer à utiliser les anciennes étiquettes de danger, plaques-étiquettes et marques a expiré.

En transport aérien cependant, cette précision de l'épaisseur de la ligne pose problème, des colis étant maintenant refusés parce que la bordure de l'étiquette de danger mesure moins de 2 mm d'épaisseur.

De l'avis de l'Association du transport aérien international (IATA), cette disposition ne vise pas la sécurité et devrait être assouplie. Elle met de plus trop l'accent sur la bordure plu-

tôt que sur les informations données par l'étiquette de danger.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté l'adaptation proposée par l'IATA et a prié les organismes responsables des règlements relatifs aux différents modes de transport de procéder à la modification. L'IATA a été invitée à proposer pour la prochaine session les modifications analogues nécessaires dans le reste du

Règlement type de l'ONU.

Prochaine session

La 52^e session aura lieu du 27 novembre au 6 décembre 2017 à Genève et poursuivra les travaux sur la 21^e édition révisée du Règlement type de l'ONU.

*Jochen Conrad
Katarina Guricová*

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN (GENÈVE, 19-29 SEPTEMBRE 2017)

Du 19 au 29 septembre 2017 a eu lieu à Genève la dernière session de la Réunion commune RID/ADR/ADN pour la période biennale 2016-2017. Quelques questions restées ouvertes pourront toutefois encore être discutées à la session de mars 2018. 21 États, l'Union européenne, le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 19 organisations non gouvernementales ont participé, tout comme la République démocratique du Congo en tant qu'observateur.

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

Traditionnellement, la dernière session d'une période biennale de la Réunion commune est consacrée à l'harmonisation avec la nouvelle version des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (ici la 20^e). Cette année, les travaux ont été préparés par un groupe de travail ad hoc qui s'est réuni pour une session de trois jours en avril.

Les modifications suivantes ont notamment été adoptées pour l'édition 2019 du RID/ADR/ADN :

Classification des objets contenant des marchandises dangereuses

En plus des rubriques individuelles pour des objets particuliers contenant des marchandises dangereuses, le RID/ADR/ADN prévoyait jusqu'ici une rubrique générique (UN 3363 Mar-

chandises dangereuses contenues dans des machines ou marchandises dangereuses contenues dans des appareils), exemptée de l'application des prescriptions pour les marchandises dangereuses en transport terrestre européen. Or, étant donné que dans la plupart des cas, il était plus difficile de classer les objets dans la rubrique correspondant à la matière dangereuse contenue et que par ailleurs il n'était pas toujours possible de les emballer selon l'instruction d'emballage prévue pour la matière, cette rubrique générique a été utilisée pour des matières dangereuses très diverses et dans des quantités variées. Elle est ainsi devenue une rubrique fourre-tout pour les objets difficiles à classer.

La Réunion commune a décidé d'introduire 12 nouveaux numéros ONU pour les objets contenant des matières dangereuses des différentes classes de marchandises dangereuses. Jusqu'ici exempté, le numéro ONU 3363 sera désormais soumis aux prescriptions du RID/ADR et sera réservé aux seuls objets contenant des

La dernière session du cycle 2016/2017 fut principalement consacrée à l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la 20^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. Au-delà de l'examen de nouvelles propositions de modifications et questions d'interprétation, la Réunion commune a décidé d'introduire des méthodes de substitution pour l'épreuve périodique des bouteilles à gaz. Un groupe de travail a de nouveau été chargé de traiter les nombreux documents concernant les questions relatives aux citernes et s'est réuni en parallèle à la session plénière sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni). Toutes les décisions prises à cette session devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

marchandises dangereuses dans les limites autorisées pour les quantités limitées. Seules les prescriptions essentielles d'emballage s'appliqueront

toutefois à ce numéro ONU, pas les autres prescriptions du règlement.

L'exemption générale au 1.1.3.1 b) pour le transport de machines ou de matériels non spécifiés dans le RID et qui comportent accessoirement des marchandises dangereuses dans leur structure ou leur circuit de fonctionnement est également biffée. Dans ce cadre, une mesure transitoire de quatre ans est prévue afin d'éviter tout problème imprévu dans la mesure où il est à l'heure actuelle impossible d'estimer le nombre et le type des objets concernés par la suppression de l'exemption.

Les douze nouveaux numéros ONU ne sont pas applicables aux objets contenant des matières des classes 1, 6.2 et 7.

Introduites au chapitre 4.1 pour les emballages et grands emballages, de nouvelles instructions d'emballage autorisent par ailleurs également le transport sans emballage à certaines conditions.

Au chapitre 5.2, un paragraphe particulier est ajouté pour l'étiquetage des objets en fonction des risques principaux et subsidiaires des matières dangereuses qu'ils contiennent. S'il y a lieu, la marque pour les piles et batteries au lithium et l'étiquette de danger de modèle 9A doivent elles aussi être apposées.

Nouveaux critères de classification pour la classe 8

La Réunion commune a repris les nouveaux critères de classification pour la classe 8 du Règlement type de l'ONU qui a été plus largement harmonisé avec le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH).

Différentes méthodes ont été proposées pour le classement des mélanges dans les groupes d'emballage, lequel posait par le passé toujours problème aux industriels. Leur emploi suit une approche progressive qui est fonction des données disponibles, la

méthode la plus fiable étant toujours considérée en premier. L'objectif est de garantir un niveau de sécurité approprié même dans les situations où il est difficile d'obtenir des données fiables.

Selon cette approche, les critères utilisés jusqu'ici pour déterminer les groupes d'emballage ne seront plus appliqués que dans les cas où des informations sont disponibles pour le mélange tel quel. Si l'on ne dispose que de données relatives à des mélanges similaires, mais qu'elles suffisent pour estimer les dangers, les principes d'extrapolation peuvent être appliqués. S'il n'y a pas suffisamment de données sur des mélanges similaires, les propriétés corrosives de chacun des éléments du mélange doivent être considérées. Le classement dans un groupe d'emballage est ensuite fonction d'une méthode de calcul.

Le groupe de travail pour l'harmonisation du RID/ADR/ADN et du Règlement type de l'ONU avait constaté qu'à la différence de ce dernier, le RID/ADR/ADN prévoyait l'intégration dans la classe 8 des matières formant une matière corrosive liquide seulement en présence d'eau ou produisant des vapeurs ou des brouillards corrosifs au contact de l'humidité naturelle de l'air. Les représentants des gouvernements étaient partagés quant à cette différence, tout comme les membres du Conseil européen de l'industrie chimique, qui n'ont pu trouver de consensus. Il a donc été décidé de la maintenir pour le moment, d'en informer le Sous-comité d'experts de l'ONU et le cas échéant d'y revenir ultérieurement.

En revanche, le paragraphe 2.2.8.1.9, selon lequel les matières, solutions et mélanges qui ne sont pas classés comme corrosifs pour la peau ou pour les métaux de catégorie 1 selon le règlement (CE) n° 1272/2008 peuvent être considérés comme des matières n'appartenant pas à la classe 8, a été supprimé afin d'empêcher que des mélanges remplissant les critères d'effet corrosif pendant le transport

soient exemptés alors qu'ils sont soumis aux prescriptions pour les marchandises dangereuses dans le cadre des transports maritime et aérien.

Instructions d'emballage pour les piles et batteries au lithium endommagées ou défectueuses

Jusqu'alors, il appartenait aux autorités compétentes de définir les conditions de transport des piles et batteries au lithium endommagées ou défectueuses susceptibles de se démonter rapidement, de réagir dangereusement ou de produire une flamme, un dangereux dégagement de chaleur ou une émission de gaz ou de vapeurs toxiques, corrosifs ou inflammables dans des conditions normales de transport. Au vu de l'essor fulgurant de la mobilité électrique et de la nécessité croissante du transport de piles et batteries endommagées par un accident, des instructions d'emballage normalisées ont été élaborées sur la base des conditions de transport fixées jusqu'ici par les autorités compétentes de sorte que les agréments individuels délivrés par les autorités compétentes ne soient limités qu'à quelques cas.

Les emballages pour ces piles et batteries doivent satisfaire à des exigences de performance supplémentaires, lesquelles doivent être évaluées au moyen d'une épreuve définie par l'autorité compétente, éventuellement sur la base de critères des instructions d'emballage.

Citernes

Citernes avec découpe concave

À ses dernières sessions, la Réunion commune a discuté des citernes dont les sections ne sont pas parfaitement circulaires, elliptiques ou rectangulaires (voir Bulletin n° 2/2017, p 14). Le groupe de travail sur les citernes a estimé que les citernes avec des sections différentes de celles prévues dans le RID et l'ADR devraient être autorisées s'il est prouvé que leur niveau de sécurité est équivalent. Pour ne pas entraver les progrès

techniques, les sections circulaires et elliptiques et la forme de caisson devraient être considérées comme de simples exemples.

Les Pays-Bas ont soumis à la Réunion commune une proposition de texte précisant les conditions de déviation par rapport aux sections de citernes jusqu'ici admises. Les détails devraient en être réglés dans la norme EN 13094 (Citernes destinées au transport de matières dangereuses – Citernes métalliques ayant une pression de service inférieure ou égale à 0,5 bar – Conception et construction).

Le texte proposé par les Pays-Bas a été approuvé à titre provisoire et le WP.15 et la Commission d'experts du RID ont été priés de décider de son adoption définitive dans le cadre de leurs sessions respectives en novembre 2017.

Modèle de plaque de citerne pour les citernes RID/ADR

Au cours d'une de ses sessions, le groupe de travail compétent du CEN a examiné si le modèle de plaque de citerne actuellement inclus dans la norme EN 12972 (Citernes destinées au transport des matières dangereuses – Épreuve, contrôle et marquage des citernes métalliques) devait y demeurer ou être transféré dans le RID et l'ADR.

Comme suite à ces discussions, le Royaume-Uni a soumis à la Réunion commune un document proposant le transfert du modèle de plaque de citerne au motif que le chapitre 6.7 du RID et de l'ADR comportait déjà de tels modèles pour les citernes mobiles. Sur la base du modèle inclus dans la norme, le Royaume-Uni a compilé les informations exigées soit au chapitre 6.8 du RID/ADR, soit dans la norme EN 12972, soit dans les deux, et a listé d'autres informations potentiellement utiles.

Le groupe de travail sur les citernes a approuvé à la majorité l'introduction

d'un modèle de plaque de citerne au chapitre 6.8 et a prié le représentant du Royaume-Uni de réviser sa proposition en fonction des commentaires reçus. Le modèle de plaque de citerne ne devrait être obligatoire que pour les nouvelles constructions et devrait comporter uniquement les informations prescrites au paragraphe 6.8.2.5.1, mais pas celles visées au 6.8.2.5.2. Toutes les lignes devraient y être numérotées et le numéro de série de la citerne comme la date de la première épreuve de pression hydraulique devraient également être inscrits derrière la plaque, au cas où celle-ci soit perdue.

Aciers inoxydables austéno-ferritiques

La section 6.8.2 du RID autorise l'utilisation d'aciers inoxydables austéno-ferritiques pour les citernes pour lesquelles une pression d'épreuve inférieure à 10 bar est prescrite. Les types d'acier autorisés pour la construction des citernes soudées dont la pression d'épreuve est supérieure à 1 MPa (10 bar) et des citernes destinées au transport de gaz liquéfiés réfrigérés sont listés au 6.8.5.1.2 a), qui ne mentionne pas pour l'heure les aciers austéno-ferritiques.

La Réunion commune a approuvé l'insertion des aciers austéno-ferritiques au 6.8.5.1.2 a) dans la mesure où leur sécurité ne fait aucun doute si les conditions pour les matériaux prescrites aux 6.8.2, 6.8.3 et 6.8.5 sont respectées.

Capacité d'un réservoir

Une question d'interprétation a été posée sur la dernière phrase de la définition de « capacité d'un réservoir », qui prévoit que pour la détermination du degré de remplissage, les parties du réservoir ne pouvant être remplies du fait de sa forme ou de sa construction ne sont pas prises en compte.

La Réunion commune a confirmé que pour les citernes en forme de banane, par exemple, pour lesquels les parties

surélevées aux deux extrémités ne peuvent être remplies, c'est la capacité réduite qui doit être indiquée sur la citerne, c'est-à-dire la quantité qui peut être introduite dans la citerne sans application de pression. L'indication de cette capacité réduite vise à éviter que les citernes soient surremplies.

Nouvelles propositions

Langues à utiliser pour les marques

Pour les marques devant être apposées sur les colis, le RID et l'ADR comportent diverses prescriptions mais aucune sur les langues à utiliser, à la différence des règles prévues pour le document de transport. La question n'est abordée que dans quelques cas particuliers, à l'exemple de la mention « Tenir à l'écart de toute source d'inflammation » pour les polymères expansibles en granulés de numéro ONU 2211 et les matières plastiques pour moulage de numéro ONU 3314 et de l'indication des désignations officielles de transport sur les colis de marchandises de la classe 1.

Pour y remédier, la Suède a proposé d'introduire pour les marques une prescription similaire à celle existant déjà pour le document de transport : à moins que d'éventuels accords conclus entre les pays intéressés au transport n'en disposent autrement, les inscriptions sur les marques devraient être rédigées dans la langue du pays expéditeur, ainsi qu'en allemand, anglais ou français, s'il ne s'agit pas déjà de l'une de ces trois langues.

Les avis sur cette proposition étaient partagés : différents États membres y étaient favorables, tandis que d'autres n'y voyaient aucune amélioration notable de la sécurité. Une autre solution proposée était de n'utiliser que la langue anglaise, comme pour l'étiquetage des matières radioactives. Cette question pourrait également toujours être réglée pour le trafic international régional dans des accords particuliers multilatéraux entre des pays de même langue.

Eu égard à ces premières discussions, la Suède soumettra une nouvelle proposition à la prochaine session de la Réunion commune.

Exigences pour les plaques-étiquettes

À l'heure actuelle, des prescriptions sur la résistance aux intempéries sont prévues pour les marques, les étiquettes de danger et les panneaux orange, mais pas pour les plaques-étiquettes et la marque pour les matières transportées à chaud.

La Réunion commune a approuvé une proposition de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) visant à ce que soit inséré pour les plaques-étiquettes et la marque pour les matières transportées à chaud une prescription similaire à celle pour les panneaux orange sur la résistance aux intempéries et la signalisation durable pendant la totalité du transport.

Mesure transitoire au paragraphe 1.6.1.30

Dans l'édition 2015 du RID et de l'ADR, des précisions ont été apportées aux exigences en matière d'étiquettes de danger. L'une de ces exigences concerne la largeur minimale de 2 mm de la ligne qui court à 5 mm du bord de l'étiquette. Une période de transition jusqu'au 30 juin 2019 a été ajoutée au 1.6.1.30 pour le remplacement des étiquettes de danger.

La France a proposé la prolongation du délai jusqu'au 30 juin 2021 afin que puissent être écoulés les stocks

d'étiquettes de danger plastifiées haut de gamme sur lesquelles la largeur de la ligne à l'intérieur de la bordure en losange est inférieure aux 2 mm désormais prescrits.

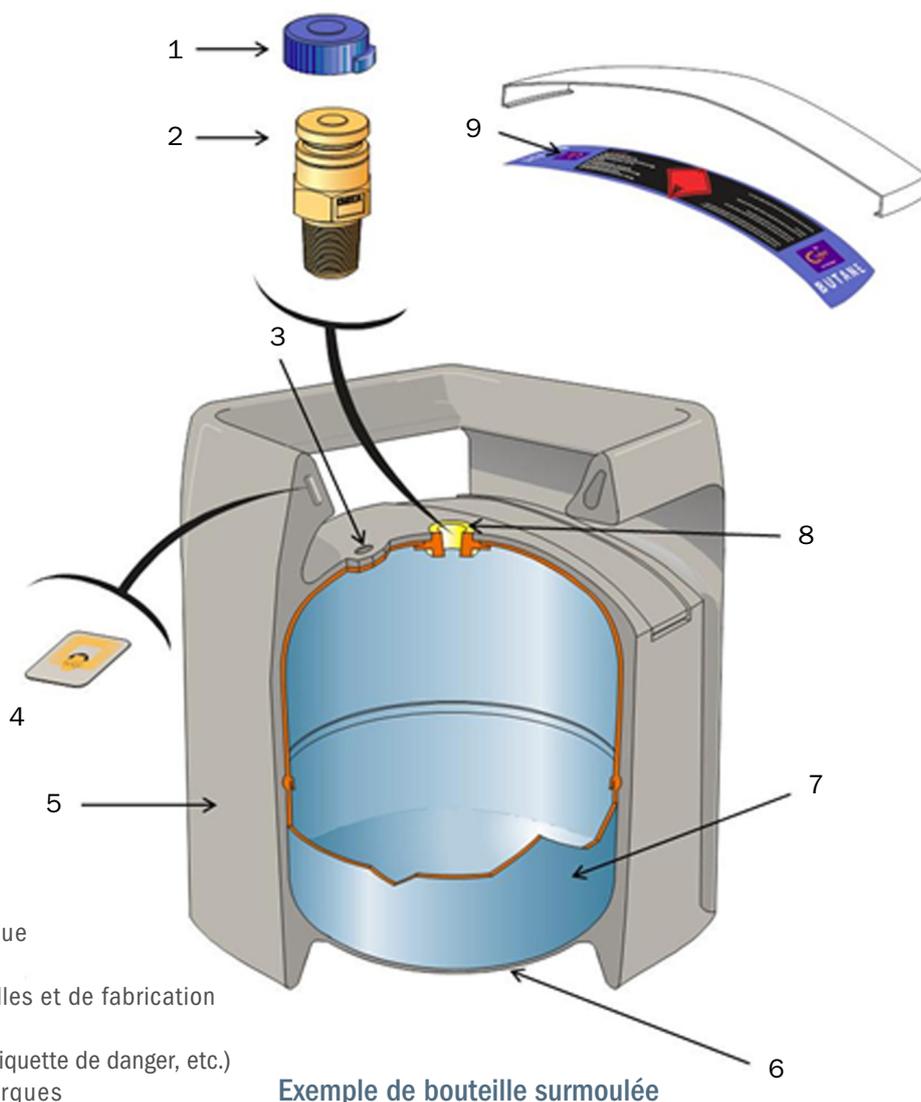
Cette disposition non liée à la sécurité ayant également posé problème pour les transports aériens, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait déjà décidé de l'assouplir (voir p. 17). Une largeur minimale n'étant selon lui pas nécessaire, le Sous-comité a prié les organisations responsables des règlements propres à chaque mode de transport de biffer cette condition.

Rapports des groupes de travail informels

Méthodes de substitution pour les contrôles et épreuves périodiques

Destinées au transport de gaz liquéfiés de numéros ONU 1011, 1075, 1965, 1969 et 1978, les bouteilles surmoulées sont constituées d'un récipient intérieur à pression en acier soudé revêtu, protégé par une enveloppe surmoulée de matériau plastique cellulaire collée de manière indissociable à la paroi extérieure du récipient. Environ 4 millions de ces bouteilles construites depuis 1997 sont actuellement en circulation, principalement en Belgique et en France.

La protection anti-corrosion de la bouteille en acier est assurée par une peinture et la bonne adhérence de l'enveloppe de protection sur le réservoir en acier. Les bouteilles surmoulées sont munies d'un dispositif d'identification électronique donnant accès à leurs caractéristiques détaillées enre-



Légende

1. Chapeau de protection du robinet
2. Robinet de la bouteille
3. Indication de la tare
4. Dispositif d'identification électronique
5. Enveloppe de protection surmoulée
6. Marques de certification, opérationnelles et de fabrication
7. Récipient en acier revêtu
8. Marque d'identification (numéro ONU, étiquette de danger, etc.)
9. Numéro de la bouteille et autres marques

gistrées dans une base de données, laquelle permet de déterminer le lot de production de chaque bouteille.

La durée de vie nominale des bouteilles surmoulées est actuellement fixée à 30 ans. Elle peut cependant être prolongée tous les cinq ans tant que les contrôles réalisés dans le cadre de l'épreuve périodique montrent que l'adhérence du polyuréthane sur le récipient intérieur est suffisante.

À cause des propriétés particulières inhérentes à la conception de ces bouteilles, le contrôle visuel et l'épreuve de pression du récipient prescrits au paragraphe 6.2.1.6.1, lettre a) et d), du RID/ADR dans le cadre de l'épreuve périodique ne peuvent être réalisés dans la mesure où l'enveloppe de protection inamovible empêche la détection des petits défauts d'étanchéité et de toute expansion volumétrique durable du réservoir intérieur. L'état extérieur du récipient à pression ne peut pas non plus être contrôlé puisque la surface extérieure en acier n'est pas visible.

Certains types de contrôles non destructifs ne sont pas non plus adaptés : dans le cas des contrôles par ultrasons, par exemple, les ondes seraient absorbées par la mousse ; les contrôles par émissions acoustiques sont impossibles sans contact direct avec le réservoir en acier ; les contrôles par radiographie ne permettent de détecter ni les trous d'un diamètre inférieur à 200 µm ni la cor-

rosion superficielle ou les piqûres. C'est la raison pour laquelle d'autres méthodes de contrôle ont été développées, sur la base d'un échantillonnage régulier et d'un essai destructif. Après les trois premières années de service, des essais d'éclatement, d'adhérence ainsi que de pelage et de corrosion, sont effectués sur ces échantillons, puis sont répétés tous les cinq ans.

L'essai d'éclatement vise à montrer que l'intégrité structurelle et mécanique du récipient intérieur est maintenue. De même, l'essai d'adhérence et l'essai de pelage et de corrosion servent à contrôler l'absence de corrosion externe sur la paroi du récipient extérieur. L'essai d'adhérence permet de voir si le polyuréthane conserve ses qualités d'adhérence sur la durée et continue donc à protéger le revêtement anti-corrosif du récipient intérieur. L'essai de pelage est un contrôle visuel servant à s'assurer de l'absence de corrosion.

Lorsque les résultats des contrôles réalisés sont négatifs, le sous-groupe concerné de bouteilles surmoulées, identifiable grâce au dispositif d'identification électronique du récipient à pression testé, doit être séparé pour examen et les bouteilles ne peuvent dans un premier temps être remplies ou utilisées. Il doit être procédé à des essais supplémentaires afin de déterminer la cause de la défaillance. S'il ne peut être prouvé que celle-ci est limitée au seul sous-groupe concerné du propriétaire, l'autorité compétente

doit prendre des mesures pour l'ensemble des bouteilles, le cas échéant pour d'autres années de fabrication également.

La Réunion commune a décidé de conclure les travaux du groupe de travail informel qui se réunissait depuis 2013 pour discuter de cette question. Le RID et l'ADR comporteront à l'avenir des prescriptions générales pour le recours à certains essais, tandis que les méthodes de substitution seront détaillées dans une disposition spéciale. À l'avenir, les éventuelles méthodes de substitution supplémentaires devront être approuvées par la Réunion commune.

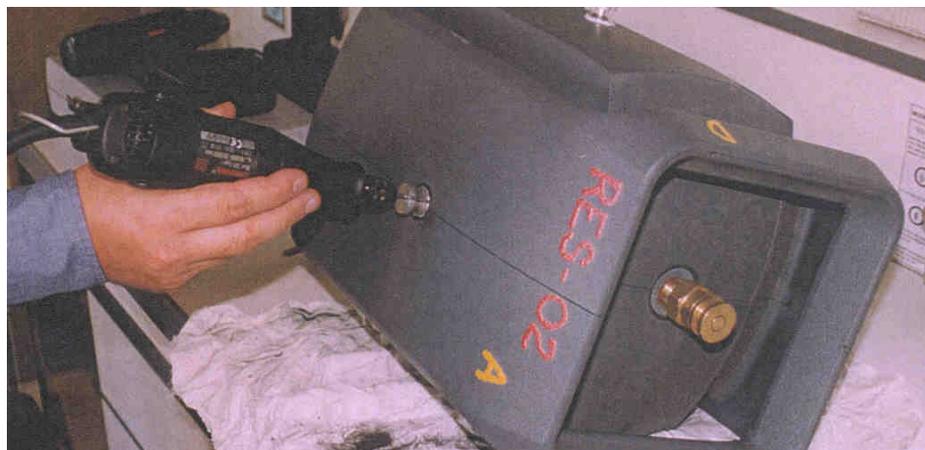
Jochen Conrad



Exemple d'essai de pelage



Exemple d'essai d'éclatement



Exemple d'essai d'adhérence

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2018

DATE	RÉUNION	LIEU
6-7 février	34 ^e session du groupe de travail permanent WG TECH	Belgrade - Serbie
27 février - 1 ^{er} mars	Commission de révision	Berne - Suisse
12-16 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU Berne - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2018

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
15-16 janvier	Groupe de travail « Risque et danger »	Union internationale des chemins de fer (UIC) et Roumanie	Lille - France
23 janvier	Groupe de travail « Révision de la STI Bruit »	Agence de l'UE pour les chemins de fer	Lille - France
30-31 janvier	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
30-31 janvier	Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID	UIP	Hambourg - Allemagne
6-9 février	WP. 30. Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports	CEE-ONU	Genève - Suisse
6-7 février	Groupe de travail sur les STI LOC&PAS et WAG	Agence de l'UE pour les chemins de fer	Lille - France
13-16 février	Groupe de travail temporaire sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
15 février	Groupe de travail sur le registre européen des véhicules	Agence de l'UE pour les chemins de fer	Lille - France
20-23 février	Comité des transports intérieurs	CEE-ONU	Genève - Suisse
26-27 février	34 ^e Storck Symposium	Verlag ecomed Storck	Hambourg - Allemagne
28 février - 1 ^{er} mars	Groupe de travail sur les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes pour liquides	Pays-Bas	La Haye - Pays-Bas
6-7 mars	Groupe d'experts de l'UIC Transport de marchandises dangereuses	UIC	Luxembourg-Luxembourg
14-15 mars	Groupe de travail ECE	Agence de l'UE pour les chemins de fer	Lille - France
22 mars	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse

Chères lectrices, chers lecteurs,

Pour vous abonner au Bulletin des transports internationaux ferroviaires, la publication trimestrielle de l'OTIF, prière de bien vouloir envoyer un email à l'adresse suivante : media@otif.org

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

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