

Bulletin

127^e année : n° 2/2019

OTIF

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

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



SOMMAIRE

ACTUALITÉS

OTIF

- 4 Un nouveau Secrétaire général pour l'OTIF
- 5 La Commission ad hoc sur la coopération

COTIF

- 5 20^e anniversaire du Protocole de Vilnius – Penser, parler, partager

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 6 La lettre de voiture CIM, la PTU ATF et les normes pour les transactions électroniques
- 6 Des étudiants au Secrétariat de l'OTIF

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

COTIF-OTIF

- 7 Groupe de travail d'experts juridiques
- 8 Lancement du Groupe mixte d'experts pour la coordination

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 10 Les spécifications techniques nationales pour les véhicules en trafic international

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 13 54^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, 26 novembre - 4 décembre 2018)
- 17 Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, 18-22 mars 2019)

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos
Valerio Compagnone OTIF



Depuis le 8 avril 2019, je dirige les activités de l'OTIF en tant que nouveau Secrétaire général.

Après de longues années au sein du ministère allemand des transports, je me réjouis de pouvoir, dans ce poste à responsabilité, contribuer à façonner l'avenir du rail.

Face aux pressantes questions de société que sont le changement climatique, l'urbanisation et l'évolution démographique, notre objectif commun devrait être de faire des chemins de fer le mode de transport du XXI^e siècle.

L'OTIF a selon moi un important rôle à jouer. Mon objectif personnel est ainsi de poursuivre le fructueux processus d'élargissement de l'Organisation et de pousser à une harmonisation encore plus rapide du droit ferroviaire.

Je remercie l'ensemble du personnel du Secrétariat, et en particulier le Secrétaire général par intérim, M. Bas Leermakers, pour tous les efforts déployés durant la récente période de transition, qui m'ont permis de pouvoir reprendre les rênes d'une organisation performante.

Je souhaiterais également remercier mon prédécesseur, M. François Davenne, qui a su pendant son mandat donner à l'OTIF une image moderne.

La présente édition du Bulletin s'inscrit dans cette même lignée et met en lumière une OTIF moderne proposant une interopérabilité technique et juridique complète.

Je vous souhaite une bonne lecture et me réjouis d'avance d'une expérience passionnante !

Wolfgang Küpper
Secrétaire général

UN NOUVEAU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL POUR L'OTIF

Le 27 février 2019, la 14^e Assemblée générale de l'OTIF a élu M. Wolfgang Küpper Secrétaire général de l'Organisation.

Juriste de formation et fort d'une expérience professionnelle de 28 ans, M. Küpper a notamment travaillé comme avocat, puis comme conseiller au sein du service juridique des Chemins de fer allemands et du gouvernement fédéral d'Allemagne.

Récemment, chef de division au ministère allemand des transports, il était responsable de tous les aspects de la politique ferroviaire aux niveaux national, européen et international, ainsi que des relations avec l'industrie ferroviaire.

Le Secrétaire général est un organe de l'OTIF tout comme l'Assemblée générale, le Comité administratif et les commissions (article 13 de la COTIF). À ce titre, il assume diverses fonctions au sein de l'Organisation. Par exemple, il convoque l'Assemblée générale et les commissions, il adresse aux États membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes, il élabore le programme de travail, il gère les finances de l'OTIF dans le cadre du budget approuvé, il exerce la direction du personnel du Secrétariat de l'OTIF et il représente l'OTIF vers l'extérieur (article 21 de la COTIF).

Le Secrétaire général est le dépositaire de la COTIF (article 36 de la

COTIF) et ses fonctions en tant que dépositaire sont énoncées par la Convention de Vienne sur le droit des traités.

Aujourd'hui à la tête de l'OTIF, M. Küpper va continuer de développer la stratégie adoptée par les États membres de l'Organisation et notamment promouvoir l'uniformisation du droit ferroviaire. Son mandat a débuté le 8 avril 2019 et prendra fin le 31 décembre 2021.



LA COMMISSION AD HOC SUR LA COOPÉRATION

Lors de sa 13^e session en septembre 2018, l'Assemblée générale ordinaire de l'OTIF a créé la Commission ad hoc sur la coopération, en application de l'article 13, § 2, de la COTIF.

Cette commission temporaire a été créée pour une période de trois ans jusqu'à la prochaine Assemblée générale ordinaire en 2021.

Composée des représentants des États membres de l'OTIF et des organisations régionales d'intégration économique ayant adhéré à la COTIF, la Commission ad hoc sur la coopération a pour mission de prendre des décisions concernant la coopération avec d'autres organisations et associations internationales. Elle peut également décider de l'établissement et de la dissolution de groupes de contact consul-

tatifs avec d'autres organisations et associations internationales. Toutes les activités de la Commission doivent être coordonnées avec les activités des autres organes de l'OTIF.

La 1^{re} session de la Commission ad hoc sur la coopération a eu lieu à Berne le 27 mars 2019. Une 2^e session est prévue en octobre 2019.



20^e ANNIVERSAIRE DU PROTOCOLE DE VILNIUS – PENSER, PARLER, PARTAGER

En 1999, à Vilnius, la 5^e Assemblée générale de l'OTIF a adopté le Protocole de Vilnius. Réponse juridique à un marché ferroviaire européen transformé, le Protocole a marqué un tournant dans l'évolution du droit ferroviaire international et de l'OTIF. Offrant un solide fondement pour les règles techniques, il a également modernisé la réglementation sur le transport de marchandises dangereuses, sur les contrats de transport des voyageurs et des marchandises, sur les contrats d'utilisation de véhicules et sur les contrats d'utilisation de l'infrastructure.

Aujourd'hui, 20 ans après l'adoption du Protocole de Vilnius, le Secrétaire général propose, conjointement avec

le gouvernement lituanien, de commémorer cet anniversaire et de penser aux nouveaux défis à relever.

Les 28 et 29 octobre 2019, le ministère des transports et des communications ainsi que le ministère des affaires étrangères de la République de Lituanie et l'OTIF organiseront un colloque à Vilnius, avec le soutien des Chemins de fer lituaniens.

Les délégations ministérielles et représentants des organisations partenaires (CIT, OCDE, OSJD, UIC, UNIDROIT, etc.) sont invités à prendre la parole et échanger leurs vues sur les réalisations et perspectives de l'OTIF en termes de promotion, amélioration et facilitation du trafic ferroviaire international.

SAVE THE DATE

28-29
OCTOBER 2019

Vilnius, LITHUANIA

SYMPOSIUM

20th ANNIVERSARY OF THE VILNIUS PROTOCOL:
OTIF'S ACHIEVEMENTS AND PROSPECTS

JOIN US TO CELEBRATE, REFLECT AND SHARE!

SYMPOSIUM, DISCUSSIONS, VISIT TO KENA RAILWAY BORDER
CROSSING STATION, OFFICIAL DINNER HOSTED
BY LITHUANIAN AUTHORITIES

vilniussymposium2019.otif.org

LA LETTRE DE VOITURE CIM, LA PTU ATF ET LES NORMES POUR LES TRANSACTIONS ÉLECTRONIQUES

Le 33^e Forum du Centre des Nations unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) s'est déroulé du 1^{er} au 5 avril 2019 au Palais des Nations à Genève en Suisse.

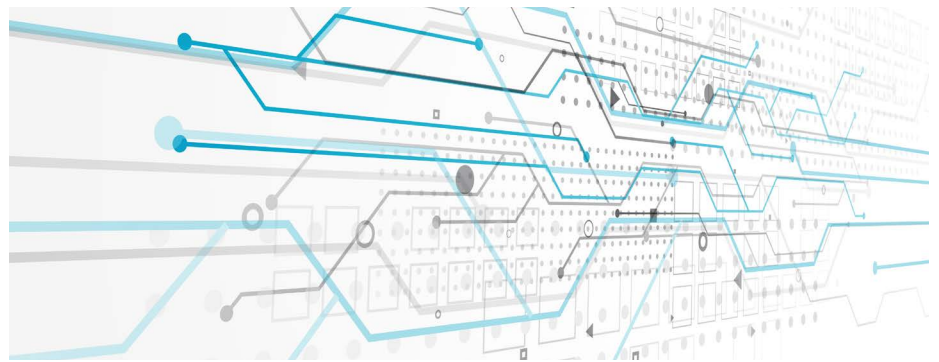
Le mardi 2 avril, M^{me} Maria Price, experte du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF, y a présenté l'Organisation et sa convention, la COTIF. Elle en a en particulier expliqué les dispositions techniques et contractuelles relatives à la lettre de voiture CIM et aux applications télématiques au service du fret.

Le forum a réuni des experts travaillant sur les solutions numériques au sein de l'Association du transport aérien international (IATA) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que des experts des voies de navigation intérieure et des développeurs

informatiques venant de Chine, des États-Unis et d'Europe.

Les discussions ont principalement porté sur des solutions normalisées et harmonisées pour les ensembles de données, les messages de données ainsi que l'échange et l'acceptation de documents de transport numériques d'un bout à l'autre de la chaîne logistique et pour tous les modes de transport.

Les informations sur les données de la lettre de voiture et les données relatives aux douanes ont revêtu un intérêt tout particulier en matière de facilitation des transports internationaux transfrontaliers.



DES ÉTUDIANTS AU SECRÉTARIAT DE L'OTIF

En partenariat avec le World Trade Institute, l'Institut de droit économique international et européen de l'université de Berne accueille un module « European and International Rail Transport Law »

dirigé par M. Erik Evtimov, également suppléant du Secrétaire général du Comité international des transports ferroviaires (CIT), M. Cesare Brand. Ce cours a pour objet de présenter le droit des transports ferroviaires à l'in-

ternational et en Europe.

Afin de donner une incarnation concrète à ce cours de droit théorique, une visite des étudiants au Secrétariat de l'OTIF est organisée chaque année.

C'est ainsi que le lundi 15 avril 2019, les étudiants ont été accueillis par le Secrétaire général de l'Organisation, M. Wolfgang Küpper. Grâce aux présentations de M. Bas Leermakers, chef du département de l'interopérabilité technique et de M. Jochen Conrad chef du département des marchandises dangereuses, les étudiants ont pu se familiariser avec l'OTIF et voir le lieu où la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) est régulièrement adaptée.



GROUPE DE TRAVAIL D'EXPERTS JURIDIQUES

Reconnaissant la nécessité d'assurer une approche cohérente et homogène pour l'évolution et l'application du cadre juridique de l'OTIF, l'ancien Secrétaire général a institué en décembre 2018 un groupe de travail consultatif d'experts juridiques, qui est composé de représentants des États membres et des organisations régionales d'intégration économique ayant adhéré à la COTIF.

La création de ce groupe de travail a été appuyée par les organes existants de l'OTIF, à savoir le Comité administratif, la Commission de révision, la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses, la Commission d'experts techniques et pour finir l'Assemblée générale, à

sa 13^e session en septembre 2018.

Le Groupe de travail a pour tâche d'assister les organes de l'OTIF dans le domaine juridique, de faciliter leur fonctionnement et de veiller à la gestion efficace de la Convention. Il a avant tout une fonction consultative dans le domaine juridique. Ses attributions consistent à

- a) préparer des projets de modifications ou ajouts à la COTIF ;
- b) fournir des conseils et une assistance juridique ;
- c) promouvoir et faciliter le fonctionnement et la mise en œuvre de la COTIF ;
- d) surveiller et évaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF ;
- e) servir de lieu d'échanges et de ré-

flexion où les membres de l'OTIF pourront soulever et discuter des questions juridiques pertinentes.

La 1^{re} session du Groupe de travail a eu lieu à Berne le 26 mars 2019. Au cours de cette session, il s'est doté d'un règlement intérieur et a adopté son programme de travail pour les prochaines années (2019 à 2021). Il a, par ailleurs, longuement discuté de la politique de veille et d'évaluation à mettre en place pour l'OTIF. Il poursuivra ses discussions sur cette politique de veille et d'évaluation lors de sa 2^e session qui est prévue en octobre 2019.

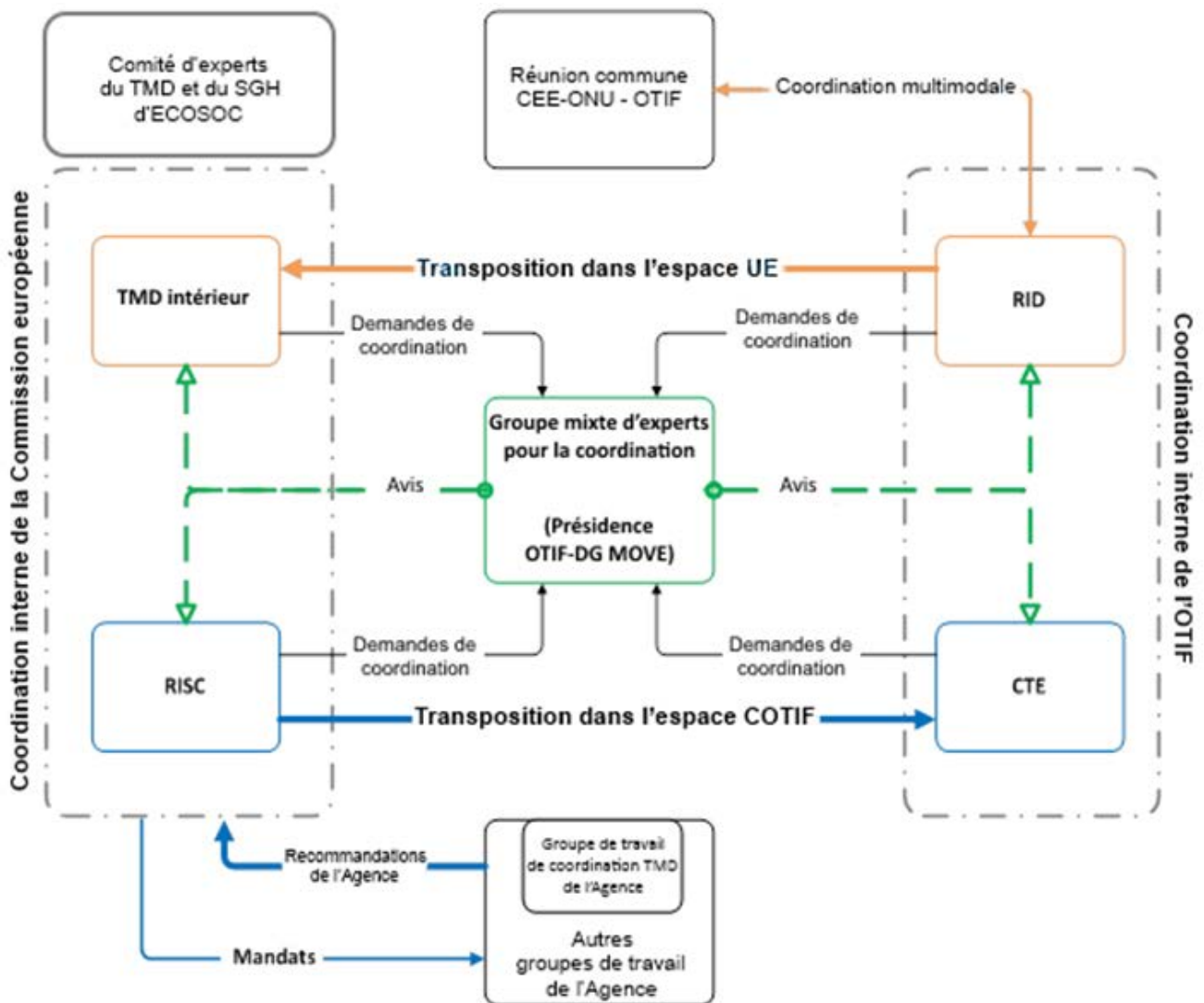
Iris Gries

LANCEMENT DU GROUPE MIXTE D'EXPERTS POUR LA COORDINATION

Les 6 et 7 février 2019 s'est tenue à Berne la réunion préparatoire du Groupe mixte d'experts pour la coordination, groupe de travail ad hoc dont l'objectif est de garantir une évolution législative cohérente du RID et du droit ferroviaire général et d'éviter toute contradiction entre les prescriptions pour les véhicules et pour les opérations de transport de marchandises dangereuses par le rail.

Le Groupe mixte d'experts pour la coordination a été institué au terme de deux années d'intenses discussions au sein du groupe de travail RID-ATMF, qui a reconnu la nécessité d'une coopération et d'un mécanisme de coordination plus formalisé entre d'une part la Commission d'experts du RID et la Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF et d'autre part le Comité pour le transport de mar-

chandises dangereuses (TMD) et le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) de l'UE. Afin d'assurer une coordination appropriée du côté de l'UE, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a de plus été chargée de fournir une assistance technique à la Commission européenne.



Les questions concernant les véhicules restent une priorité et sont au cœur des travaux tant dans le RID que dans les STI et PTU. Les exigences pour les véhicules doivent donc y être intégrées de manière adéquate. Si des spécifications techniques n'existent que dans le RID, elles ne doivent pas y être biffées avant d'être couvertes (ou s'il y a lieu reprises telles quelles) dans la STI/PTU pertinente. Ainsi, des références croisées entre le RID et les STI et PTU devraient permettre d'assurer la cohérence des dispositions et de résoudre les possibles différences en termes de champ d'application.

À la suite des conclusions du groupe de travail RID-ATMF du 13 avril 2017, le Groupe mixte a été créé avec l'approbation de :

- la Commission d'experts du RID de l'OTIF,
- la Commission d'experts techniques de l'OTIF,
- le Comité pour le transport de marchandises dangereuses de l'UE,
- le Comité pour l'interopérabilité et la

sécurité ferroviaires de l'UE.

Il a pour tâches :

- d'identifier les points devant être coordonnés dans le droit des marchandises dangereuses et le droit ferroviaire général,
- d'examiner et de proposer des solutions pour concilier le RID et le droit ferroviaire général,
- d'adresser des avis aux organes concernés de l'OTIF (Commission d'experts du RID et Commission d'experts techniques) et de la DG Mobilité et transports de l'Union européenne concernant les points examinés et les interfaces appropriées entre le RID et le droit ferroviaire général.

Le Groupe mixte réunit des experts du transport de marchandises dangereuses et de l'interopérabilité ferroviaire venant des États membres, ainsi que des représentants des secteurs d'activité concernés. Son rôle de coordination est essentiel pour regrouper en un même lieu les questions soulevées dans les différentes commis-

sions, qui ont un lien avec les travaux des autres commissions.

Les discussions à la réunion préparatoire ont porté sur le règlement intérieur du Groupe mixte, qui en définit le domaine de compétence et les méthodes de travail. Le deuxième et le troisième jour, il s'est principalement agi d'identifier les points devant être traités à court, moyen et long terme et de les classer par ordre de priorité. Tant le Secrétariat de l'OTIF que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ont soumis des propositions. Pour chaque élément considéré comme de première priorité, un ou des rapporteurs désignés ont été chargés de fournir des informations au Groupe mixte pour délibération ultérieure.

La prochaine réunion du Groupe mixte aura lieu du 9 au 11 septembre 2019 à Berne.

Le rapport de la réunion, les documents de travail et la liste des priorités sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF.

Maria Price

**PRIORITÉ N° 1
(PREMIER ORDRE) :**
Empêcher la réapparition d'incohérences juridiques

PRIORITÉ N° 2
Résoudre les problèmes actuels de mise en œuvre de la législation de l'UE/de la COTIF

PRIORITÉ N° 3
Régler les questions en suspens

NOUVEAUX ÉLÉMENTS :

- en cours de discussion et pour lesquels des amendements juridiques peuvent être adoptés à court ou moyen terme par la Réunion commune ou les commissions,
- avec des caractéristiques d'évolution à long terme et stratégique, pour lesquels une orientation législative devrait être conseillée.

DANS UN PREMIER TEMPS, IL DEVRAIT PRINCIPALEMENT S'AGIR DE DIFFICULTÉS DE MISE EN ŒUVRE DU QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE :

- difficultés relatives à l'autorisation des véhicules,
- difficultés relatives aux certificats de sécurité uniques,
- autres, à préciser.

Incohérences existant depuis longtemps et déjà discutées par le groupe de travail RID-ATMF qui devraient être éliminées mais ne posent pas actuellement de difficultés majeures de mise en œuvre.

LES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES POUR LES VÉHICULES EN TRAFIC INTERNATIONAL

Afin de garantir la compatibilité technique entre les véhicules ferroviaires et les divers réseaux sur lesquels ils seront utilisés en trafic international, des spécifications techniques nationales peuvent devoir être appliquées, en plus des exigences harmonisées des PTU. Quels types d'exigences relèvent ainsi du champ d'application de la COTIF ? Examen des PTU, spécifications techniques nationales et cas spécifiques et de leurs effets sur l'admission des véhicules.

Les prescriptions techniques uniformes

Les prescriptions techniques uniformes (PTU) couvrent les exigences nécessaires aux fins des objectifs définis dans les APTU et ATMF et pouvant être harmonisées entre les États appliquant ces deux appendices à la COTIF (les États parties). Les PTU s'appliquent à des sous-systèmes comme par exemple le matériel roulant et l'infrastructure. L'un de leurs principaux objectifs est de permettre l'admission de véhicules ferroviaires au trafic international. Or, pour des raisons historiques, les réseaux dans les différents États, voire au sein d'un même État, possèdent des caractéristiques techniques différentes. Le but des PTU est d'harmoniser les exigences communes, à cela près que des règles nationales supplémentaires, ou dans certains cas de substitution, peuvent demeurer nécessaires pour garantir la compatibilité des véhicules avec ces réseaux. Les règles nationales particulières peuvent être de deux sortes : les spécifications techniques nationales selon l'article 12 des RU APTU et les cas spécifiques au sens de l'article 8, § 6, des RU APTU. Il s'agit dans les deux cas de règles particulières à un État. Toutefois, les spécifications techniques nationales sont documentées dans les États, tandis que les cas spécifiques sont répertoriés dans les PTU et, pour les États membres de l'UE, dans les STI¹.

Les spécifications techniques nationales

Les dispositions relatives au champ

d'application des spécifications techniques nationales et aux procédures à suivre en la matière sont limitées aux véhicules et ne peuvent donc concerner de sous-systèmes autres que ceux liés aux véhicules. De plus, étant donné que la COTIF ne s'applique qu'au trafic international, le champ d'application des spécifications techniques nationales est limité aux véhicules destinés à être utilisés en trafic international. Le champ d'application et les objectifs des spécifications techniques nationales coïncident en partie avec ceux des règles nationales dans le droit de l'UE, mais les deux concepts sont différents et ne doivent pas être confondus. L'une des principales différences est que les règles nationales dans le droit de l'UE couvrent également le trafic national et doivent donc définir des éléments liés à des caractéristiques régionales ou locales du réseau.

Les spécifications techniques nationales ne sont pas définies dans la COTIF, mais l'article 12, § 2, des APTU en précise l'objectif et le champ d'application :

« garantir la compatibilité technique entre les véhicules et [le] réseau [de l'État partie concerné] ; ces spécifications englobent les règles nationales applicables aux "points ouverts" des prescriptions techniques et aux cas spécifiques dûment identifiés dans la prescription technique ».

L'article 12 s'appuie sur l'idée que les spécifications techniques nationales devraient dans la mesure du possible être remplacées par des PTU, comme cela ressort du § 1 :

Plusieurs raisons peuvent justifier de la nécessité d'une spécification technique nationale :

- pallier l'absence de PTU couvrant le sous-système (c.-à-d. dans le cas de la partie embarquée du système CCS) ;
- couvrir des points ouverts des PTU (c.-à-d. des paramètres indispensables, mais pour lesquels les spécifications n'ont pas encore pu être harmonisées) ;
- garantir la compatibilité technique avec les caractéristiques d'un réseau ;
- fournir des spécifications (détaillées) concernant un cas spécifique.

« La [spécification technique nationale] ne peut rester en vigueur que jusqu'à sa mise en vigueur ou jusqu'à la mise en vigueur d'une spécification analogue par l'adoption de prescriptions conformément aux articles ci-dessus. ».

De plus, l'article 12, § 2, des APTU dispose qu'à chaque fois qu'une PTU est adoptée ou amendée, les États parties doivent notifier les spécifications techniques nationales qui restent nécessaires après l'entrée en vigueur de la PTU et justifier pourquoi. Cette notification doit avoir lieu dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la PTU. En l'absence de notification, les spécifications techniques nationales sont alors considérées comme obsolètes. Les notifications doivent inclure les méthodes et procédures servant à contrôler la confor-

¹ Les PTU ne traitent pas des cas spécifiques des États qui sont également membres de l'UE, mais renvoient à cet effet aux STI.

mité aux spécifications, de sorte que les demandeurs et constructeurs puissent en tenir compte dans leurs activités. Au minimum le titre et le résumé des spécifications techniques nationales doivent être envoyés dans l'une des langues de travail de l'Organisation (allemand, anglais, français). Les spécifications techniques nationales sont dans certains cas indispensables pour garantir la compatibilité entre les véhicules et le réseau sur lequel ils doivent circuler. Pour autant, dans la mesure où elles ne sont pas harmonisées, les spécifications techniques nationales ne sont pas souhaitables en trafic international : il convient donc de chercher soit à les harmoniser, soit à mettre en place des conditions les rendant obsolètes. Les objectifs généraux des spécifications techniques nationales devraient être résumés comme suit :

1. Les spécifications techniques nationales devraient être consultables et transparentes, d'où la nécessité de leur notification en vertu de l'article 12 des APTU.
2. Les spécifications techniques nationales devraient être retirées si elles ne sont pas ou plus strictement nécessaires pour les objectifs des APTU et ATMF ; c'est pourquoi l'article 12, § 2, des APTU, prévoit que les spécifications techniques nationales sont invalidées si elles ne sont pas à nouveau notifiées dans les six mois après l'entrée en vigueur d'une PTU.
3. Les spécifications techniques nationales qui sont nécessaires devraient être autant que possible harmonisées, de préférence sous la forme de PTU.

Cas spécifiques

Autre type de dispositions nationales, les cas spécifiques font l'objet du chapitre 7 des PTU. Contrairement aux spécifications techniques nationales, les cas spécifiques ne sont pas limités aux véhicules et peuvent porter sur n'importe quel point couvert par les PTU.

En application de l'article 8, § 4, des APTU, chaque cas spécifique doit inclure des spécifications concernant les procédures à appliquer pour l'évaluation de la conformité au dit cas spécifique. L'article 10, § 3a, des ATMF prévoit comme règle générale que la conformité aux PTU (lesquelles incluent les cas spécifiques) peut être évaluée par tout organisme d'évaluation. Par conséquent, si l'évaluation de la conformité à un cas spécifique ne peut être réalisée par un organisme d'évaluation, cela doit être indiqué dans le cas spécifique dans la PTU, en sachant qu'en vertu de la PTU GEN-E, partie 3, les organismes d'évaluation doivent avoir accès à l'équipement requis pour des contrôles exceptionnels.

L'application des spécifications techniques nationales aux admissions de véhicules

L'article 7, § 1, des ATMF dispose que pour être admis à la circulation en trafic international, un véhicule doit répondre aux PTU applicables et, s'il y a lieu, aux prescriptions du RID et à toute autre spécification nécessaire pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.

L'article 2 des ATMF donne la définition suivante de « cas spécifique » :

« "cas spécifique" désigne toute partie du système ferroviaire des États parties mentionnée comme disposition particulière dans les PTU, de manière temporaire ou définitive, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers ; ».

Trois cas différents d'admission de véhicules peuvent être distingués dans les ATMF :

Cas 1 : Première admission valide dans tous les États parties – Admission initiale d'un véhicule selon l'article 6, § 3, des ATMF, directement valide pour le trafic international dans tous les États parties

Ce cas n'est possible que si toutes les exigences pertinentes pour le véhicule sont couvertes par les PTU, c.-à-d. s'il n'y a aucun point ouvert le concernant. De plus, le véhicule ne peut pas faire l'objet d'un cas spécifique ou d'une spécification technique nationale altérant la compatibilité technique avec les réseaux des États parties concernés. Le véhicule doit également avoir été évalué conformément à toutes les exigences des PTU et ne peut être visé par une dérogation au sens de l'annexe B aux ATMF. Au vu des PTU existantes, ce cas n'est possible que pour les wagons de marchandises et seulement s'ils satisfont aux dispositions du point 7.1.2 de la PTU Wagons.

Cas 2 : Première admission valide dans un seul État – Admission initiale d'un véhicule selon l'article 6, § 4, des ATMF, qui n'est pas directement valide dans les autres États parties et doit par conséquent être complétée d'une admission supplémentaire délivrée pour chaque État où le véhicule doit être utilisé

À l'heure actuelle, tous les véhicules autres que les wagons de marchandises satisfaisant au point 7.1.2 de la PTU Wagons relèvent de ce cas, y compris toutes les locomotives, rames, etc.

Ces véhicules devront satisfaire à toutes les prescriptions des PTU, y compris les cas spécifiques applicables, ainsi qu'aux spécifications techniques nationales de l'État de sa (première) admission à l'exploitation en trafic international.

Cas 3 : Admission complémentaire (article 6, § 4, des ATMF) – Admission

supplémentaire d'un véhicule qui a déjà été admis au trafic international par au moins un autre État partie

Les autorités compétentes délivrant les admissions supplémentaires peuvent réclamer au demandeur des informations techniques additionnelles, comme une analyse des risques ou des tests, y compris entre autres des informations et tests liés aux spécifications techniques nationales. Les vérifications des parties du véhicule conformes à une PTU sont acceptées sans apport de preuves supplémentaires.

Admission nationale et admission internationale

La COTIF ne s'appliquant qu'au trafic ferroviaire international, il s'ensuit que les ATMF régissent l'admission technique et l'utilisation des véhicules ferroviaires en trafic international uniquement. Or, la plupart des véhicules ne sont pas exclusivement utilisés en trafic international, mais sont également exploités en trafic national, au moins occasionnellement. Par conséquent, un véhicule fera l'objet, tout du moins dans l'État de sa première admission, d'une admission au trafic international au titre des ATMF ainsi que d'une autorisation d'utilisation en trafic national en vertu de la réglementation applicable dans l'État concerné. Les procédures et exigences techniques concernant l'autorisation d'utilisation des véhicules en trafic national ne sont ni régies ni harmonisées par la COTIF. D'un point de vue strictement juridique, l'admission nationale et l'admission internationale forment donc deux procédures distinctes.

La situation hier, aujourd'hui et demain

À l'époque de la rédaction des APTU et ATMF, il n'existait pas encore de

PTU et les véhicules étaient seulement admis sur la base des spécifications techniques nationales. Lister et classer les spécifications techniques nationales des différents États parties a alors été une étape importante vers l'harmonisation de la réglementation. L'idée était de répertorier toutes les spécifications techniques nationales, de les classer, de repérer les recoupements entre les spécifications des différents États parties et, si possible, de les déclarer équivalentes. Au fil du temps, les PTU mises au point devaient annuler et remplacer les spécifications techniques nationales pour les paramètres qu'elles couvraient.

Les sous-systèmes qui ne sont pas couverts par les PTU font par définition l'objet de règles nationales, qu'elles soient ou non notifiées comme spécifications techniques nationales. Si, pour une raison ou pour une autre, un État partie manque à son obligation visée à l'article 12 des APTU de notifier ses spécifications nationales, cela ne signifie pas qu'il n'y pas de spécifications applicables. Par exemple, les systèmes de signalisation ne sont pas encore couverts par les PTU. Toutefois, l'on peut raisonnablement supposer qu'avant d'admettre une locomotive, tout État partie devra prouver qu'elle peut être exploitée en toute sécurité avec le système de signalisation sur son réseau. C'est la raison pour laquelle l'article 6, § 4, des ATMF autorise les États parties à réclamer des informations techniques supplémentaires au demandeur, telles qu'une analyse de risque ou des tests, avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.

Même s'il n'y a pas d'avantage direct pour les États à notifier leurs spécifications techniques nationales, ils en ont l'obligation. L'absence de notification peut avoir pour conséquences un défaut de visibilité de ces règles et un manque de clarté qui sera préjudiciable aux constructeurs, détenteurs de véhicules, entreprises ferroviaires, etc., car leur activité sera plus aléa-

toire et plus risquée. Les conséquences à long terme pourraient être une diminution de l'efficacité du secteur ferroviaire et le gaspillage des ressources. La transparence des règles offre aux parties concernées une plus grande sécurité juridique et une meilleure prévisibilité de leurs projets, pour moins de risques et plus d'efficacité. Il est donc crucial que tous les États parties notifient leurs règles.

Le but recherché est de réduire progressivement le nombre de spécifications techniques nationales et de cas spécifiques. Une spécification peut être abrogée soit parce qu'une exigence harmonisée dans une PTU l'annule et la remplace, soit parce que le réseau ferré de l'État est modifié de telle sorte que la spécification n'est plus nécessaire. C'est seulement quand il n'y aura plus d'obstacles techniques à l'interopérabilité que les chemins de fer pourront révéler tout leur potentiel comme mode de transport terrestre international.

Bas Leermakers

L'adoption des prescriptions techniques uniformes et la validation des normes sont du ressort de la Commission d'experts techniques de l'OTIF. La Commission se réunit une fois par an au mois de juin et est préparée par son groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), lequel se réunit généralement en février, septembre et novembre. Tous les États membres, l'Union européenne et un large éventail d'associations du secteur sont invités aux réunions.

54^e SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU (GENÈVE, 26 NOVEMBRE - 4 DÉCEMBRE 2018)

La 54^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU fut la dernière session du cycle 2017-2018. Ses décisions vont servir de base commune aux prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport. Dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, elles seront également reprises dans les éditions 2021 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

Du 26 novembre au 4 décembre 2018 a eu lieu la 54^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 18 États disposant du droit de vote, 3 États observateurs, 6 organisations gouvernementales et 32 organisations non gouvernementales ont participé. Dans la mesure où toutes les décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU ont des répercussions sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses des différents modes de transport, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y était elle aussi représentée.

Classification

UN 0222 Nitrate d'ammonium

Le Règlement type de l'ONU et le RID/ADR comportent plusieurs numéros ONU pour le nitrate d'ammonium, comme par exemple le numéro ONU 0222 de la classe 1 ou encore les numéros ONU 1942, 2426 et 3375 de la classe 5.1. Le Sous-comité d'experts de l'ONU a reconnu que le nitrate d'ammonium de numéro ONU 0222 n'était pas fabriqué à des fins commerciales et que cette rubrique n'était donc pas vraiment nécessaire. Il a tout de même décidé de la conserver, car elle peut par exemple être utilisée pour le nitrate d'ammonium contaminé ou pour du nitrate d'ammonium dont la classification est inconnue.

La disposition spéciale 370 précise les critères d'attribution du numéro ONU 0222 au nitrate d'ammonium. Or il s'avère que des mélanges de nitrate d'ammonium qui devraient en fait relever d'un autre numéro ONU remplissent également les critères de cette disposition spéciale.

En conséquence, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'introduire dans la disposition spéciale 370 des précisions limitant les matières pour lesquelles le numéro ONU 0222 peut être utilisé.

Noms techniques des marchandises dangereuses pour l'environnement

Transportées en très grandes quantités à l'échelle mondiale, les peintures et encres d'imprimerie portent les numéros ONU 1210, 1263, 3066, 3469 et 3470 en raison des solvants qu'elles contiennent. Étant donné que de nombreuses peintures sont désormais fabriquées à base d'eau et que certains produits ne contiennent aucun solvant (ex. revêtements en poudre), les numéros ONU 3077 et 3082 (Matière dangereuse du point de vue de l'environnement, solide/liquide, n.s.a.) de la classe 9 leur sont attribués en raison du danger qu'ils représentent pour l'environnement. Or, la disposition spéciale 274 s'applique à ces deux numéros ONU, comme à d'autres rubriques n.s.a., et la désignation officielle de transport doit donc être complétée par le nom technique dans le document de transport. Selon le Conseil international des peintures et encres d'im-

primerie, cela pose problème car ni la désignation officielle des numéros ONU 3077 et 3082, ni les noms techniques souvent incompréhensibles ne permettent d'identifier les peintures transportées.

La proposition initiale visant à introduire de nouvelles rubriques pour les peintures dangereuses pour l'environnement et autres produits analogues n'avait pas remporté l'adhésion du Sous-comité d'experts de l'ONU lors de sa précédente session, lequel avait estimé que l'application de la disposition spéciale 274 constituait une meilleure solution. Il avait de plus fait remarquer que l'utilisation de noms de famille chimique comme nom technique était déjà autorisé.

Les numéros ONU 3077 et 3082 sont souvent utilisés pour certaines matières apparaissant sous un autre numéro ONU lorsqu'elles relèvent d'une autre classe de danger que la classe 9 (p. ex. de la classe 3 pour les peintures et produits pour parfumerie). Le problème ayant été discuté au sein d'un groupe de travail, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé que pour les numéros ONU 3077 et 3082, les noms techniques pertinents pouvaient être déterminés en utilisant les appellations apparaissant en majuscule dans le tableau A. Il faut toutefois pour cela que la rubrique choisie ne soit pas elle-même une rubrique n.s.a. et que la disposition spéciale 274 ne lui soit pas associée.

Exemption pour les dispositifs de suivi des cargaisons et les enregistreurs de données

À sa session de juillet 2017, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait provisoirement adopté une exemption pour les dispositifs de suivi des cargaisons et les enregistreurs de données. Le but était d'éviter que ces équipements fonctionnant avec des batteries au lithium ne prennent les numéros ONU 3091 Piles au lithium métal contenues dans un équipement ou 3481 Piles au lithium ionique contenues dans un équipement (voir Bulletin 4/2017, p. 19).

Depuis cette décision, le Sous-comité d'experts de l'ONU a débattu de comment une clarification analogue pourrait être introduite pour une plus large gamme de produits et de technologies dans le but de réduire le nombre de futures règles particulières pour d'autres appareils utilisés pendant le transport.

Le chapitre 5.5 comporte déjà des dispositions spéciales pour les engins de transport ne transportant pas de marchandises dangereuses mais représentant tout de même un danger car sous fumigation. Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'introduire dans le chapitre 5.5 une nouvelle section pour les marchandises dangereuses contenues dans des équipements utilisés ou destinés à être utilisés pendant le transport. Il y est précisé que les marchandises dangereuses contenues dans des équipements (p. ex. piles et batteries ou lithium, cartouches pour pile à combustible) doivent satisfaire aux mêmes prescriptions de construction et d'épreuve que lorsqu'elles sont transportées comme envoi. Ces prescriptions s'appliquent à tous les équipements contenant des marchandises dangereuses et attachés ou placés dans des colis, suremballages, conteneurs ou compartiments de charge, même si ceux-ci ne contiennent pas de marchandises dangereuses.

Emballages

Mise à jour des valeurs de la CL₅₀ dans l'instruction d'emballage P 200

Les valeurs de CL₅₀ de certains gaz apparaissent dans l'instruction d'emballage P 200 applicable aux gaz. La CL₅₀ est définie comme la concentration de vapeur, de brouillard ou de poussière administrée par inhalation continue, pendant une heure, à un groupe de jeunes rats albinos adultes mâles et femelles, qui risque le plus de provoquer la mort de la moitié des animaux du groupe dans un délai de 14 jours. C'est l'édition 1995 de la norme ISO 10298 qui a servi de référence pour les valeurs de la CL₅₀ introduites dans le Règlement type de l'ONU et le RID/ADR.

La CL₅₀ des gaz est par exemple utilisée pour classer les mélanges de gaz, définir certaines exigences pour les récipients à gaz et exclure certains récipients à pression.

Le représentant de l'ISO a recommandé d'adapter les valeurs indiquées dans l'instruction d'emballage P 200 aux valeurs actualisées de l'édition 2018 de la norme, qui tiennent compte des données toxicologiques les plus récentes sur ces gaz.

Après que le représentant de l'ISO eut présenté les sources des valeurs modifiées de la CL₅₀ proposées et que les délégués les eurent vérifiées, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'adapter les valeurs CL₅₀ de cinq gaz. Les valeurs de trois autres gaz n'ayant pas été déterminées sur la base d'essais mais par déduction par rapport à d'autres valeurs, le

Sous-comité d'experts de l'ONU n'a pas été en mesure de se prononcer à leur sujet.

Produits chimiques sous pression utilisés comme agents d'extinction

Les produits chimiques sous pression de numéro ONU 3500 sont notamment utilisés dans les systèmes d'extinction de feu par gaz. En application de la disposition spéciale 225, ils ne peuvent toutefois pas être transportés sous le numéro ONU 1044 EXTINCTEURS.

La plupart des produits utilisés dans les systèmes d'extinction de feu par gaz sont affectés au numéro ONU 1956 GAZ COMPRIMÉ, N.S.A., car il s'agit exclusivement de gaz et de mélanges de gaz. Pour les récipients à pression transportant des gaz du numéro ONU 1956, le délai maximal entre les contrôles et épreuves périodiques est de 10 ans. En application de l'instruction d'emballage P 206, ce délai est en revanche de 5 ans pour les produits chimiques sous pression contenant des matières liquides, pâteuses ou pulvérulentes auxquelles est ajouté un gaz propulseur. Or, avant l'introduction des numéros ONU pour les produits chimiques sous pression, ces produits relevaient eux-aussi du numéro ONU 1956. Quand les numéros ont été introduits, la périodicité des contrôles a donc diminué de moitié.

Dans la pratique, ces agents d'extinction sont placés dans des aires d'entreposage sécurisées, avec un minimum de manutention, de façon à fortement réduire les incidences né-



gatives, comme la corrosion interne, l'usure mécanique des robinets et les dommages externes.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté la proposition du Conseil européen de l'industrie chimique visant à autoriser une périodicité des épreuves de 10 ans pour les récipients à pression utilisés pour les agents d'extinction de numéro ONU 3500. Il a également autorisé, en plus du transport en bouteilles et en fûts à pression, le transport en tubes d'une capacité maximale de 450 litres.

Instructions d'emballage P 400 et P 404

Les instructions d'emballage P 400 et P 404 prévoient des mesures devant permettre de garantir que les emballages restent hermétiquement fermés pendant le transport. Pour les emballages combinés, elles prescrivent ainsi que les emballages intérieurs en verre ou en métal doivent être munis d'un bouchon fileté avec joint.

Même si l'expérience pratique montre que ces deux instructions d'emballage garantissent un niveau de sécurité adéquat, certains problèmes se sont posés en matière de sécurité au travail. Ainsi, lorsqu'une partie du produit est prélevée, des traces de la matière pyrophorique transportée dans ces emballages peuvent adhérer au filetage et réagir dangereusement à la friction qui se produit quand le bouchon est revissé.

Il est apparu que les instructions d'emballage P 601, P 602 et P 804 laissaient une plus grande latitude dans le choix des solutions techniques visant à empêcher le dégagement ou le relâchement de la fermeture en cas de choc ou de vibration pendant le transport.

En conséquence, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'adapter les instructions d'emballage P 400 et P 404 et d'autoriser en plus dans cette dernière les fûts en aluminium à dessus amovible (1B2).

Instruction d'emballage LP 101

Les grands emballages des instructions d'emballage LP 101 et LP 102 peuvent être utilisés pour les matières explosives à condition qu'une de ces deux instructions d'emballage soit indiquée pour la matière concernée dans la colonne (8) du tableau A.

Dans le cadre d'une épreuve de classification, le Royaume-Uni a constaté que pour les matières explosives auxquelles est attribuée l'instruction d'emballage P 134, les grands emballages de l'instruction d'emballage LP 102 peuvent également être utilisés. En revanche, les matières auxquelles est attribuée l'instruction d'emballage P 130 ne relèvent pas toutes également de l'instruction d'emballage correspondante LP 101 pour les grands emballages.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU n'ayant pas pu déterminer les raisons pour lesquelles certaines matières explosives n'étaient jusqu'alors liées à aucune instruction d'emballage pour grands emballages, il a approuvé l'ajout de l'instruction d'emballage LP 101 pour 35 numéros ONU.

Transport des cartouches à gaz mises au rebut

Depuis quelques années, les Recommandations de l'ONU et le RID/ADR/ADN incluent des prescriptions

permettant le transport dans des conditions simplifiées des aérosols mis au rebut, à des fins de recyclage ou d'élimination. Ainsi, la disposition spéciale 327 prévoit que les générateurs d'aérosol mis au rebut peuvent être transportés sous le numéro ONU 1950 applicables aux aérosols neufs. Ils n'ont alors pas besoin d'être protégés contre les mouvements et les fuites accidentelles, à condition que des mesures empêchant une augmentation dangereuse de la pression et la constitution d'une atmosphère dangereuse aient été prises. Les dispositions spéciales d'emballage PP 87 et L 2 dans les instructions d'emballage P 207 et LP 200 stipulent en revanche que les emballages doivent contenir un matériau absorbant pouvant retenir tout liquide éventuellement libéré. Elles précisent également que les emballages doivent être correctement ventilés afin d'empêcher la formation d'une atmosphère inflammable et une accumulation de pression.

À l'heure actuelle, il n'existe pas de règles analogues pour le numéro ONU 2037 Récipients de faible capacité contenant du gaz (cartouches à gaz), sans dispositif de détente, non rechargeables. Dans la mesure où les cartouches à gaz et les aérosols sont d'aspect très similaire (voir image), l'on peut supposer que les particuliers ne sont pas en mesure de les différencier et les éliminent dans les mêmes récipients de collecte pour le recyclage.



Aérosol - Cartouches à gaz

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de prévoir pour le transport des cartouches à gaz mises au rebut du numéro ONU 2037 les mêmes conditions simplifiées que pour les aérosols mis au rebut. Les cartouches à gaz mises au rebut qui étaient remplies de gaz non inflammables et non toxiques et qui ont été percées ne sont pour leur part pas soumises aux prescriptions, car elles ne présentent plus aucun danger. Pour autant, le Sous-comité d'experts de l'ONU a reconnu qu'il pourrait être nécessaire d'examiner en détail les questions liées au transport des cartouches à gaz et aérosols vides à des fins de recyclage ou d'élimination. Ces discussions devraient toutefois être menées au sein des instances pour les différents modes de transport. Le Sous-comité pourrait ensuite envisager d'inclure des dispositions supplémentaires dans le Règlement type.

Épaisseur minimale de paroi des grands récipients pour vrac (GRV) en métal

Le chapitre 6.5 prévoit pour tous les grands récipients pour vrac des épreuves sur modèle type (p. ex. épreuve de levage, épreuve de gerbage, épreuve d'étanchéité, épreuve de pression interne (hydraulique), épreuve de chute, épreuve de vibration). Le chapitre 6.5 définit des exigences précises pour l'épaisseur de paroi des GRV en métal, ce qui n'est pas le cas pour les autres types de GRV.

L'Association des conteneurs en acier inoxydable (SSCA) estime que ces prescriptions pour l'épaisseur minimale de paroi des GRV en métal empêchent les innovations qui permettraient de réduire le poids des emballages. Il devrait être suffisant que ces GRV en métal réussissent les épreuves sur modèle type prescrites. La SSCA a pris pour exemple des épreuves réalisées par TÜV Rheinland à Halle, en Allemagne, sur un GRV dont l'épaisseur de paroi était de 0,97 mm (haut), 0,98 mm (corps) et 1,42 mm (bas), et donc inférieure

aux 1,5 mm prescrits : celui-ci a passé avec succès toutes les épreuves sur modèle type prévues au chapitre 6.5. Elle a également souligné que les GRV en métal étaient contrôlés tous les 2,5 ans de façon à pouvoir détecter tout dommage dû à la corrosion.

Cette proposition a été vivement débattue au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU. L'experte de l'Australie a signalé que plusieurs incidents impliquant des GRV en métal s'étaient produits dans son pays à cause de l'état des routes et des très fortes chaleurs. Des défauts d'étanchéité étaient apparus sur ces GRV alors qu'ils avaient subi avec succès toutes les épreuves requises et étaient conformes aux prescriptions actuelles. Quelques autres experts ont exigé que des épreuves de pénétration et de résistance à la corrosion soient d'abord réalisées sur les GRV en métal d'épaisseur de paroi réduite.

La majorité des délégations s'est toutefois prononcée en faveur de la proposition, considérant qu'elle répondait aux progrès techniques du secteur tout en préservant le niveau de sécurité actuel. Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté la proposition du secteur de ne plus prévoir d'épaisseur minimale de paroi que pour les GRV en métal d'une capacité supérieure à 1 500 litres.

Marquage des récipients intérieurs des GRV composites

Le paragraphe 6.5.2.2.4 prévoit que les marques devant être apposées sur les récipients intérieurs, comme les groupes d'emballage autorisés, la date de fabrication et le nom du fabricant, doivent être placées à un endroit bien visible lorsque le récipient intérieur est placé dans l'enveloppe extérieure.

À la session précédente du Sous-comité, la question s'était posée de savoir si les marques ne devaient être visibles que lors de l'assemblage ou également après l'installation du ré-

cipient intérieur dans l'enveloppe extérieure. Le Sous-comité a confirmé que les marques devaient bien être visibles une fois le récipient intérieur placé dans l'enveloppe extérieure. Si la conception de l'enveloppe intérieure ne le permet pas, les marques doivent être reproduites sur celle-ci.

Dimensions de la marque pour les batteries au lithium

Le Règlement type de l'ONU et le RID/ADR/ADN prévoient des dimensions minimales de 120 mm x 110 mm pour la marque pour les batteries au lithium. Si la taille du colis l'exige, ces dimensions peuvent être réduites à 105 mm x 74 mm. Selon les représentants du secteur, il est difficile de respecter cette prescription étant donné qu'en raison de leur taille, les batteries au lithium sont transportées dans de petits emballages et qu'en fonction du mode de transport, d'autres marques peuvent également devoir être appliquées sur le colis (étiquette de danger de la classe 9, marque « Cargo Aircraft Only », numéro ONU et désignation officielle de transport). Des emballages plus grands que nécessaires doivent donc être utilisés, produisant des déchets inutiles.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté la proposition d'harmoniser les dimensions de la marque avec celles des marques pour les marchandises dangereuses pour l'environnement et pour les quantités limitées et de les réduire à 100 mm x 100 mm. En revanche, la proposition d'autoriser une réduction jusqu'à 50 mm x 50 mm si la taille du colis l'exige n'a pas remporté de majorité, car l'efficacité de la mise en garde pourrait en pâtir. La réduction de la taille de la marque sur les petits emballages a été limitée à 100 mm x 70 mm.

Citernes mobiles

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

À sa session de juin 2018, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait discuté de la tolérance pour la corrosion prescrite pour les citernes mobiles transportant certaines matières. Il avait alors conclu que la tolérance pour la corrosion devait garantir que l'épaisseur de la paroi ne descendait jamais en deçà de l'épaisseur minimale exigée. Le libellé de la disposition spéciale TP 19 pour les citernes mobiles avait été modifié pour refléter plus clairement cette interprétation (voir Bulletin 4/2018, p. 21).

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté à cette session une nouvelle amélioration du libellé de la disposition spéciale TP 19, renvoyant aux prescriptions de calcul du paragraphe

6.7.3.4 pour l'épaisseur de paroi minimale. Il a en outre approuvé un ajout au paragraphe 6.7.3.4.1 servant à clarifier qu'en plus des prescriptions de calcul du 6.7.3.4, les prescriptions de certaines dispositions spéciales devaient également être respectées.

Citernes mobiles dont la date d'inspection est dépassée

Le représentant du Royaume-Uni a attiré l'attention du Sous-comité d'experts de l'ONU sur deux points qui n'étaient selon lui pas couverts dans le chapitre 6.7. Le premier concernait les conditions à remplir pour continuer d'utiliser des citernes mobiles pour le transport de marchandises dangereuses après la date d'expiration de l'inspection périodique ; le second les conditions pour pouvoir charger successivement des marchandises classiques puis des marchandises dangereuses dans des citernes mo-

biles. Selon les informations du représentant du Royaume-Uni, certaines citernes mobiles sont d'abord inspectées et agréées pour le transport de marchandises dangereuses, avant de servir au transport de marchandises classiques.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé que ces citernes mobiles devaient être soumises à une inspection complète tous les cinq ans, comprenant un examen intérieur et extérieur ainsi qu'une épreuve de pression hydraulique.

Prochaine session

La 55^e session aura lieu du 1^{er} au 5 juillet 2019 à Genève et le Sous-comité commencera les travaux sur la 22^e édition révisée du Règlement type de l'ONU.

Jochen Conrad

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN (BERNE, 18-22 MARS 2019)

Du 18 au 22 mars 2019 a eu lieu à Berne la troisième session de la Réunion commune RID/ADR/ADN du cycle 2018-2019. 21 États, l'Union européenne, le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 11 organisations non gouvernementales ont participé. Comme à l'accoutumée, la Réunion commune a traité de très nombreux sujets relatifs aux citernes ainsi que des questions d'interprétation. Créé en mars 2015, le Groupe de travail informel de l'inspection et de la certification des citernes pourra vraisemblablement conclure ses travaux à la prochaine session de la Réunion commune.

Citernes

Groupe de travail informel de l'inspection et de la certification des citernes

Le Groupe de travail informel de l'inspection et de la certification des citernes a été créé dès mars 2015 par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour définir une approche commune de la reconnaissance mutuelle des contrôles administratifs et des procédures d'évaluation de la conformité, d'agrément de type et de contrôle des citernes. Ce groupe de travail a principalement été établi comme suite à des défauts constatés dans la certification et la construction de véhicules-citernes importés au Royaume-Uni. Il s'agissait surtout de défauts sur les soudures, si graves que les véhicules avaient dû être retirés de la circulation. Les travaux du groupe de travail ont pour principaux objectifs :

- que les organismes de contrôle soient agréés selon la norme EN ISO/IEC 17020 afin de permettre leur reconnaissance dans les autres États parties au RID et parties contractantes à l'ADR ;
- que les organismes de contrôle soient responsables de la vérification de la conformité des citernes complètes, quel que soit l'endroit où leurs différents composants ont été fabriqués. L'organisme de contrôle doit être sis soit dans le pays de fabrication soit dans le pays de la première immatriculation de la première citerne construite selon le modèle type ;
- que soient introduites des épreuves

de mise en service devant être réalisées à la demande de l'autorité compétente afin de garantir que les prescriptions du RID/ADR sont respectées.

Avec le concours de la représentante de la France et du Secrétariat de l'OTIF, les modifications proposées par le groupe de travail informel pour les sections 1.8.6 et 1.8.7 et le chapitre 6.8 ont pu être publiées dans les trois langues de travail en amont de la Réunion commune, permettant ainsi au groupe de travail sur les citernes d'en discuter dans le détail. De l'avis des participants, le groupe de travail informel doit encore se réunir une seule fois pour conclure ses travaux avant la Réunion commune à l'automne 2019.

Agrément des citernes mobiles comme conteneurs-citernes

Les conteneurs-citernes multimodes utilisables dans le monde entier appelés citernes mobiles dans le RID/ADR sont parfois agréés comme conteneurs-citernes RID/ADR en plus d'être agréés comme citernes mobiles. Ce double agrément peut être source d'insécurité dans la mesure où les spécifications des instructions pour les citernes mobiles ne coïncident pas toujours avec les spécifications pour les codes-citernes des conteneurs-citernes RID/ADR. Par exemple, la vidange par le bas des conteneurs-citernes peut être autorisée alors que les citernes mobiles doivent être vidangées par le haut. De même, le taux de remplissage des conteneurs-citernes est en règle générale plus élevé que celui des citernes mobiles. Enfin, il existe des rubriques dans le RID/ADR

pour lesquels le transport en citernes mobiles est exclu, alors que le transport en conteneurs-citernes RID/ADR est autorisé.

Pour éliminer les insécurités dans l'utilisation des citernes doublement agréées, le représentant des Pays-Bas a proposé de mettre au point des instructions applicables uniquement en transport terrestre pour les citernes mobiles et de les intégrer dans le tableau A au chapitre 3.2. Ce projet nécessitant pas mal de travail, le représentant des Pays-Bas voulait d'abord obtenir un accord de principe du groupe de travail sur les citernes.

De l'avis de plusieurs experts, cette approche permettrait de rendre les doubles agréments superflus. La plupart des délégations étaient cependant d'avis que les organismes de contrôle ne devraient fondamentalement plus délivrer d'agréments doubles. Le représentant des Pays-Bas a annoncé qu'il travaillerait à une solution avec le représentant de la Belgique.

Éléments chauffants pour les citernes en matière plastique renforcée de fibres

Dans leur version allemande, les prescriptions pour la conception et la construction des citernes en matière plastique renforcée de fibres prévoient que les éléments chauffants ne sont pas autorisés dans les citernes en matière plastique renforcée de fibres. Les versions anglaise et française prévoient quant à elles qu'il « ne doit pas être utilisé d'élément chauffant pour les [...] citernes en matière plastique renforcée de fibres ».

L'Allemagne a soumis une question d'interprétation pour savoir s'il fallait comprendre que la présence de cet équipement était autorisée mais pas son utilisation. La majorité a jugé que ces citernes ne pouvaient pas être équipées d'éléments de chauffage, cette disposition apparaissant dans le chapitre relatif à leur conception et à leur construction.

Sur invitation de la Réunion commune, les délégations doivent vérifier si une clarification du libellé de cette disposition est nécessaire.

Autres propositions

Nom et description du numéro ONU 1010 (Butadiènes stabilisés)

La représentante de l'Espagne a attiré l'attention sur la différence existant dans toutes les langues dans le nom et la description du numéro ONU 1010 entre le Règlement type de l'ONU d'une part et le RID/ADR d'autre part.

Tandis que dans le Règlement type, la description prévoit une proportion minimale de 40 % de butadiènes dans le mélange, celle du RID/ADR/ADN indique que le mélange doit avoir, à 70 °C, une pression de vapeur ne dépassant pas 1,1 MPa (11 bar) et que sa masse volumique à 50 °C ne doit pas être inférieure à 0,525 kg/l. Ces deux définitions n'étant pas équivalentes, des matières différentes peuvent être transportées sous le numéro ONU 1010 selon si l'on se réfère à la description du Règlement type ou à celle du RID/ADR.

Pendant les discussions, la question s'est posée de savoir de quels numéros ONU relevaient les mélanges contenant moins de 40 % de butadiènes. Il a alors été constaté que les conditions de transport pour les rubriques utilisables à cet effet UN 1965 HYDROCARBURES GAZEUX EN MÉLANGE LIQUÉFIÉ, N.S.A. et UN 3161 GAZ LIQUÉFIÉ INFLAMMABLE, N.S.A. dans le tableau A étaient presque identiques. Toutefois, la disposition spéciale 386 portant sur la stabilisation n'est

pas associée à ces rubriques. En revanche, il faut dans tous les cas tenir compte du paragraphe 2.2.2.2.1 du RID/ADR qui fixe les mesures de précaution nécessaires en cas de gaz chimiquement instables.

La Réunion commune a adopté l'harmonisation de la description du numéro ONU 1010 avec celle du Règlement type de l'ONU.

Formation de recyclage en ligne pour les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses

Le chapitre 8.2 de l'ADR régit la formation des conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses. En plus de la formation de base, des cours de spécialisation pour le transport en citernes, pour le transport de matières explosives de la classe 1 et pour le transport de matières radioactives de la classe 7 sont requis.

Un certificat de formation valable 5 ans est délivré si la formation est terminée avec succès. Avant le terme de cette période de validité, le conducteur doit participer à un cours de recyclage pour actualiser ses connaissances. La durée de la formation de recyclage, y compris les travaux pratiques individuels, doit être d'au moins deux jours, avec huit séances d'enseignement de 45 min chaque jour.

L'Union internationale des transports routiers (IRU) a soumis au WP.15 puis à la Réunion commune des propositions afin que de nouvelles méthodes de formation telles que les cours en ligne et par visioconférence puissent être utilisées au moins pour la partie théorique des formations de recyclage. Dans certaines parties contractantes à l'ADR, cela serait déjà possible.

La proposition étudiée cette fois par la Réunion commune vise à ce que la formation de recyclage théorique puisse comprendre une journée de

formation en ligne, en délimitant quels éléments peuvent en faire partie.

La plupart des délégations n'étaient pas foncièrement opposées aux formations en ligne, mais elles ont toutefois estimé que la proposition de l'IRU était trop vague. Le document mettait certes en évidence les difficultés posées par les formations en ligne, mais ne présentait pas de mesures possibles pour les surmonter. Or si des dispositions relatives à des cours de formation en ligne étaient introduites dans l'ADR, elles devraient donner des orientations claires aux autorités compétentes, afin d'assurer une approche commune aux parties contractantes.

Le représentant de l'IRU a été invité à réviser sa proposition et en particulier :

- a) à vérifier si des dispositions semblables à celles qui sont proposées pour la formation en ligne des conducteurs ADR pourraient être élaborées pour la formation en ligne des experts ADN (voir le chapitre 8.2 de l'ADN) ;
- b) à inclure des dispositions permettant d'assurer que le cours de formation en ligne ne puisse être suivi qu'en une seule session et pendant le temps de travail (c'est-à-dire en dehors des périodes de repos) ;
- c) à permettre de combiner formation en personne et formation en ligne ;
- d) à fournir des détails sur le type de certificat ou de validation à délivrer par l'autorité compétente ;
- e) à simplifier la définition proposée de la formation en ligne et de l'apprentissage à médiation électronique et à préciser la teneur et le type du cours de formation en ligne ;
- f) à envisager l'insertion dans les prescriptions du chapitre 8.2 de certaines conditions comme celles qu'il a lui-même décrites (p. ex. examen sur les contenus de la formation en ligne avant de passer à la partie pratique de la formation).

Disposition spéciale CW 36/CV 36

La disposition spéciale CW 36/CV 36, associée à la plupart des gaz de la classe 2, prévoit que les colis contenant ces gaz doivent de préférence être chargés dans des wagons/véhicules découverts ou ventilés ou dans des conteneurs ouverts ou ventilés. Si cela n'est pas possible et que les colis sont chargés dans d'autres wagons/véhicules couverts ou d'autres conteneurs fermés, une marque de mise en garde concernant l'absence de ventilation doit être apposée aux portes de chargement.

Comme l'a souligné le représentant de la Suisse, le transport peut également se faire dans des véhicules routiers couverts dont le compartiment de chargement n'est pas séparé de la cabine du conducteur. De même, des gaz peuvent également être transportés en colis express dans des compartiments de chargement intégrés à des wagons de voyageurs. Dans ces cas-là, il est nécessaire d'assurer une ventilation non seulement lors de l'ouverture des portes mais également durant le transport des gaz soumis à la disposition supplémentaire CW 36/CV 36.

La Réunion commune a adopté un ajout à la disposition spéciale CW 36/CV 36 prescrivant que pendant le transport, les compartiments accessibles doivent être séparés des compartiments de chargement lorsque ces derniers ne sont pas ventilés. Cette modification s'inspire des prescriptions déjà incluses dans le RID/ADR pour assurer la sécurité du conducteur lors du transport de matières présentant un risque d'asphyxie.

Transport de gaz selon la disposition spéciale 653

La disposition spéciale 653 autorise le transport de quatre gaz asphyxiants en bouteilles dans des conditions simplifiées (UN 1006 Argon comprimé, UN 1013 Dioxyde de carbone, UN 1046 Hélio comprimé et UN 1066 Azote comprimé). Les exigences mi-

nimales à satisfaire pour garantir la sécurité lors du transport portent sur la construction, la mise à l'épreuve et l'emballage des bouteilles.

La représentante de la Suisse a argué que pour garantir la sécurité du transport, les conditions de transport simplifiées ne devraient pouvoir s'appliquer que si les prescriptions pour le remplissage des bouteilles à gaz, y compris celles portant sur la qualification et la formation des personnes chargées du remplissage, sont remplies.

Cette proposition s'appuyait sur le fait que le personnel non qualifié est plus susceptible de surremplir les bouteilles de CO₂ (gaz liquéfié). Un incident survenu récemment en Suisse a ainsi montré qu'une bouteille conforme aux prescriptions de construction et d'épreuve pouvait tout de même fuir pendant son transport. En effet, une hausse légère de la température, due par exemple au chauffage d'un véhicule, peut occasionner une augmentation rapide de la pression du CO₂. Lors de l'incident en question, la surpression qui s'est formée pendant le transport d'une bouteille de deux litres trop pleine dans une voiture particulière a fait éclater la soupape de sécurité : le CO₂ s'est alors rapidement répandu dans le véhicule, entraînant la perte de connaissance de ses quatre occupants.

La Réunion commune a approuvé l'introduction dans la disposition spéciale 653 d'une condition supplémentaire de respect des prescriptions de remplissage des bouteilles.

Catégorie de transport des troussees chimiques et troussees de premiers secours (numéro ONU 3316)

Pour la rubrique UN 3316 TROUSSE CHIMIQUE ou TROUSSE DE PREMIERS SECOURS, la catégorie de transport est déterminée en fonction du groupe d'emballage (voir disposition spéciale 671). Selon la disposition spéciale 251, le groupe d'emballage figurant

sur le document de transport doit être le groupe d'emballage le plus sévère attribué aux matières présentes dans la trousse. Cette disposition établit également qu'il n'est pas nécessaire d'indiquer un groupe d'emballage dans le document de transport lorsque la trousse contient uniquement des marchandises dangereuses auxquelles aucun groupe d'emballage n'est assigné. À l'heure actuelle, les troussees contenant uniquement des marchandises dangereuses auxquelles aucun groupe d'emballage n'est assigné ne sont pas prises en compte dans la disposition spéciale 671.

Étant donné que les aérosols ou autres objets sont les marchandises dangereuses auxquelles aucun groupe d'emballage n'est assigné que l'on trouve le plus souvent dans les troussees, et que les prescriptions d'emballage pour les objets sont celles du groupe d'emballage II, la Réunion commune a décidé d'ajouter à la disposition spéciale 671 que dans ce cas, c'est la catégorie de transport n° 2 qu'il faut indiquer dans le document de transport.

Certificat d'empotage du conteneur ou du véhicule

Selon la section 5.4.2 du RID/ADR/ADN, si un transport de marchandises dangereuses dans un conteneur précède un parcours maritime, un « certificat d'empotage du conteneur ou du véhicule » doit être joint au document de transport. Avec ce certificat, le chargeur atteste que le chargement a été mené conformément aux prescriptions du Code IMDG.

Le certificat d'empotage n'ayant pas d'utilité en transport terrestre, les Pays-Bas se sont demandés s'il était vraiment nécessaire de le joindre au document de transport ou s'il ne serait pas également possible de le transmettre directement au transporteur maritime.

La Réunion commune a approuvé en principe la proposition des Pays-Bas

de supprimer l'obligation de fournir le certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule avec le document de transport durant le parcours terrestre du voyage d'un conteneur. Le représentant des Pays-Bas a annoncé qu'il soumettrait une proposition officielle à ce sujet.

UN 3536 Batteries au lithium installées dans des engins de transport

Les engins de transport utilisés pour le stockage d'énergie électrique produite, par exemple, dans des parcs de grandes éoliennes relèvent du numéro ONU 3536, nouvellement introduit en 2019. Ces engins contiennent de grandes quantités de batteries au lithium qui sont reliées électriquement entre elles, équipées de systèmes de gestion des batteries et arrimées sur des étagères. L'unité de

chargement fermée constitue alors elle-même le boîtier de ces grandes batteries au lithium, les engins de transport peuvent également contenir des extincteurs et des systèmes de réfrigération qui constituent eux-mêmes, dans la mesure où ils sont remplis de gaz, des marchandises dangereuses.

Seules quelques-unes des prescriptions du RID/ADR/ADN s'appliquent à ce nouveau numéro ONU, la principale étant que des plaques-étiquettes du modèle n° 9 et des panneaux orange doivent être apposés sur les engins de transport.

Ayant reçu plusieurs questions concernant son interprétation, également en relation avec l'ADR, le Secrétariat de l'OTIF a soumis une proposition pour reformuler plus clairement la disposition spéciale 389 qui régit le marquage avec des plaques-étiquettes et des panneaux orange aux

fins du RID/ADR.

La Réunion commune a invité le Secrétariat de l'OTIF à porter cette question à l'attention du Sous-comité d'experts de l'ONU et à demander en particulier si le terme « engin de transport » convenait pour désigner les dispositifs de stockage électrique.

Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN aura lieu du 17 au 27 septembre 2019 à Genève. Elle aura pour principal objet l'harmonisation du RID avec la 21^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. Ces travaux ont été préparés par un groupe de travail ad hoc qui s'est réuni du 24 au 26 avril 2019, à Genève également.

Jochen Conrad

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2019

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
19-20 juin	Groupe de travail informel pour l'amélioration du rapport d'accident	France et Pays-Bas	La Haye - Pays-Bas
25-26 juin	131 ^e session du Comité administratif		Berne - Suisse
19-23 août	Conférence de rédaction et de traduction RID/ADR		Locarno - Suisse
9-11 septembre	2 ^e session du Groupe mixte d'experts pour la coordination		Berne - Suisse
11-12 septembre	38 ^e session du groupe de travail WG TECH		Berne - Suisse
17-27 septembre	Réunion commune RID/ADR/ADN		Genève - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2019

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
20 juin	14 ^e réunion du groupe d'experts sur la mise en œuvre du pilier technique du 4 ^e paquet ferroviaire	Commission européenne – DG MOVE C	Bruxelles - Belgique
20-21 juin	14 ^e réunion des directeurs d'autorités ferroviaires de l'OCE / 8 ^e réunion de la commission ferroviaire du TTCC	Organisation de coopération économique	Douchanbé - Tadjikistan
25-26 juin	Groupe de travail CIM	CIT	Berne - Suisse
27 juin	Projet IAP – Groupe de travail pour l'assainissement de la réglementation nationale	Agence de l'UE pour les chemins de fer	Istanbul - Turquie
1 ^{er} -5 juillet	55 ^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse
9-11 juillet	Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (GEURL)	CEE-ONU	Genève - Suisse
11 juillet	Présentation du European Training Centre for Railways (ETCR)	ETCR, Collège d'Europe, Agence de l'UE pour les chemins de fer	Bruges - Belgique
20-23 août	Groupe d'experts sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
11-12 septembre	International Liaison Group of Government Railway Inspectorates ILIGRI		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