

Bulletin

127^e année : n° 4/2019

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 Rencontre de haut niveau au forum sur la Route de la soie de Tbilissi
- 5 Un bel anniversaire pour le Protocole de Vilnius
- 8 Un nouveau programme de travail 2020-2021 pour l'OTIF
- 8 Coopération globale avec l'Union postale universelle

- 9 NOTIFICATIONS DU DÉPOSITAIRE DEPUIS LE 1^{er} JANVIER 2019

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 10 La COTIF, pourquoi ?
- 10 L'OTIF et le Forum sur le numérique dans les transports et la logistique
- 11 L'OTIF et EUMedRail : une synergie bien vivante

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 12 Les responsabilités pour l'entretien des véhicules et les entités chargées de l'entretien

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 16 55^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, 1^{er}-5 juillet 2019)

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos
Valerio Compagnone OTIF
UN website



Vilnius, capitale de la Lituanie, occupe une place importante dans l'histoire récente de l'OTIF puisqu'il y a tout juste 20 ans, l'adoption du Protocole de Vilnius a profondément métamorphosé l'OTIF.

L'objectif premier était d'adapter l'Organisation (OTIF) et la Convention (COTIF) aux transformations fondamentales des structures ferroviaires survenues dans les pays des Communautés européennes. Auparavant organismes d'État, les sociétés de chemins de fer sont devenues des entreprises devant répondre aux exigences du marché européen des transports. Même si ces évolutions n'avaient pas de conséquences directes pour la COTIF, la Convention et ses appendices ont été grandement modifiés et de nouvelles fonctions ont été confiées à l'OTIF, notamment dans le domaine de l'interopérabilité technique.

Aussi est-il paru logique de retourner à Vilnius pour célébrer cet événement : le 29 octobre s'y est tenu le colloque de l'OTIF pour le 20^e anniversaire du Protocole, organisé en collaboration avec nos partenaires lituaniens (ministère des transports et des com-

munications, ministère des affaires étrangères et Chemins de fer lituaniens). Vous trouverez de plus amples informations sur le colloque dans le présent numéro du Bulletin, mais aussi dans un numéro spécial à paraître début 2020.

Fruit du Protocole de Vilnius et des nouvelles attributions dans le domaine technique, la réglementation concernant les entités chargées de l'entretien est abordée dans le présent numéro avec un article détaillant les conditions nécessaires pour assurer la sécurité des chemins de fer.

Les prescriptions relatives aux marchandises dangereuses concourent elles aussi à la sécurité ferroviaire et ont été largement renforcées comme suite au Protocole de Vilnius. Vous trouverez également dans le présent numéro un compte rendu des récents travaux du Sous-comité de l'ONU en charge des modifications au Règlement type de l'ONU, qui se répercuteront sur l'édition 2023 du RID.

Je vous souhaite une agréable fin d'année 2019 !

Wolfgang Küpper
Secrétaire général

RENCONTRE DE HAUT NIVEAU AU FORUM SUR LA ROUTE DE LA SOIE DE TBILISSI

Invité par le premier ministre de Géorgie, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a participé au forum sur la Route de la soie à Tbilissi en Géorgie les 22 et 23 octobre 2019.

L'édition 2019 de cet événement bienal a poursuivi sa mission initiale : servir de plate-forme internationale pour un dialogue multilatéral de haut niveau entre les décideurs politiques, les entreprises et les dirigeants du secteur. Les questions concernant le commerce et la connectivité ainsi que les défis auxquels sont confrontés les pays situés le long de la « nouvelle route de la soie », d'est en

ouest, ont été examinés.

Les corridors de transport continuent de se développer pour s'adapter à la taille et à la vitesse, croissantes, du commerce international. Le transport international ferroviaire est un élément majeur de la réactivation des routes de la soie et le Secrétaire général de l'OTIF a eu la possibilité de s'entretenir à ce sujet avec la ministre de l'économie et du développement durable de Géorgie, M^{me} Natia Turnava.

Cet entretien de qualité a également permis à M. Küpper de mettre en exergue l'importance de l'OTIF et de

la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

La COTIF et ses appendices relatifs aux transports ferroviaires des marchandises (CIM) et des marchandises dangereuses (RID) sont particulièrement adaptés aux routes de la soie et notamment à celles qui traversent l'Iran, la Géorgie, l'Azerbaïdjan et la Turquie.

Le Secrétaire général de l'OTIF remercie vivement la ministre de l'économie et du développement durable de Géorgie, M^{me} Turnava, pour lui avoir accordé cet entretien de qualité.



UN BEL ANNIVERSAIRE POUR LE PROTOCOLE DE VILNIUS

En 1999, la 5^e Assemblée générale de l'OTIF s'était réunie à Vilnius en Lituanie. Elle avait adopté un Protocole, le Protocole de Vilnius, qui allait constituer une étape majeure pour l'OTIF et pour le développement du droit ferroviaire international.

20 ans plus tard, les 28 et 29 octobre 2019, avec le ministère lituanien des transports et des communications, le ministère lituanien des affaires

étrangères et les Chemins de fer lituaniens, l'OTIF a conjointement organisé à Vilnius le colloque « 20^e anniversaire du Protocole de Vilnius : bilan et perspectives pour l'OTIF ».

États membres et parties prenantes de l'OTIF ont répondu présents et ont participé aux différents événements.

Le 28 octobre 2019, était organisée la visite de la gare ferroviaire de Kena, gare frontière entre la Lituanie et la

Biélorussie.

Le colloque a ensuite commencé le 29 octobre 2019 par le discours d'ouverture du vice-ministre du transport et des communications de Lituanie, monsieur Gytis Mažeika, qui a fait référence au projet « Rail Baltica » et a souligné l'importance de l'harmonisation de l'écartement des voies dans la région des pays baltes, ce qui renforcera le poids de l'OTIF et de la COTIF dans cette région de l'Europe.



Les sessions 1 et 3 ont abordé les futurs défis et objectifs pour les réglementations techniques, le droit des contrats et les prescriptions concernant les marchandises dangereuses dans un contexte d'évolution du marché ferroviaire international et pour atteindre une organisation efficace du trafic international.



La première session était animée par monsieur Josef Doppelbauer, directeur exécutif de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. Elle a réuni messieurs Christian Chavanel, directeur « Système ferroviaire » de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), Gilles Peterhans, secrétaire général de l'UIP, et Joost Naessens, directeur « Transport & Logistique » du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC).

La troisième session était animée par Ralf-Charley Schultze, président de l'Union internationale pour le transport combiné rail-route (UIRR), et a réuni messieurs Cesare Brand, secrétaire général du Comité international



des transports ferroviaires (CIT), Peter Jäggy, secrétaire général adjoint du Forum Train Europe (FTE), et Péter Rónai, vice-président de RailNetEurope.

Différentes questions ont été posées : Selon vous, comment le droit de l'OTIF facilite-t-il le transport ferroviaire ? Quelles sont vos exigences et attentes pour l'amélioration du développement ferroviaire ? L'avenir du

transport est-il multimodal et que cela signifie-t-il pour l'évolution du droit ferroviaire ? Comment les politiques et réglementations ferroviaires nationales, régionales et internationales devraient-elles s'articuler ? Le droit international devrait-il aller au-delà du transport international et harmoniser et moderniser également le droit national ?

La deuxième session était animée par

monsieur Vytautas Naudūzas, ambassadeur spécial de la République de Lituanie et président de l'Assemblée générale de l'OTIF. La fragmentation du droit international en général et du droit ferroviaire en particulier était au cœur des discussions tout comme la qualité de la réglementation internationale et sa mise en œuvre concrète.

Les intervenants, messieurs Ignacio Tirado, Secrétaire général de l'Institut

international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), Maurizio Castelletti, chef d'unité « Espace ferroviaire unique européen » de la DG Mobilité et transports de la Commission européenne, et Wolfgang Küpper, Secrétaire général de l'OTIF, se sont intéressés aux questions suivantes : Comment la fragmentation du droit international peut-elle être minimisée ? Quels types de solutions permettraient de relever ce défi ? D'après votre expérience, comment différentes organisations internationales peuvent-elles coopérer et quelle serait la clé du succès ? Comment assurer la haute qualité de la réglementation internationale ? Selon vous, la veille et évaluation des instruments internationaux est-elle une solution ? Pourquoi ? Comment le contexte international global devrait-il influencer les développements régionaux et nationaux ?

Les discussions ont été porteuses de sens, tant pour les intervenants que pour les participants présents dans la salle de conférence. La qualité des interventions était de très haut niveau.

Les conclusions du colloque dressées par monsieur Christophe Le Borgne (CH), président de la Commission d'experts techniques de l'OTIF, madame Caroline Bailleux (BE), prési-



dente de la Commission d'experts du RID de l'OTIF, et madame Clio Liégeois (BE), présidente de la Commission ad hoc sur la coopération et de la Commission de révision de l'OTIF, ont mis en lumière l'importance d'un secteur ferroviaire actif, en mouvement et force de proposition auprès du législateur. La nécessaire parité hommes-femmes dans la sphère des chemins de fer et des transports en général a également été évoquée comme un moteur du changement.

Le Secrétariat de l'OTIF se félicite d'un tel succès. Une édition spéciale « 20^e anniversaire du Protocole de Vilnius : bilan et perspectives pour l'OTIF » du Bulletin paraîtra en 2020.



UN NOUVEAU PROGRAMME DE TRAVAIL 2020-2021 POUR L'OTIF

Le nouveau programme de travail de l'OTIF est maintenant disponible [sur son site internet](#). Proposé par le Secrétaire général de l'Organisation, il a été adopté par les membres de Comité administratif le 4 décembre 2019.

Ce nouveau programme de travail vient expliciter le travail du Secrétariat de l'OTIF pour mettre en œuvre la politique générale de l'Organisation.

Tant en termes de coopération internationale, de travail d'harmonisation et de compatibilité qu'en termes budgétaires, le programme de travail 2020-2021 s'inscrit dans la continuité des années précédentes tout en proposant des méthodes de travail améliorées, un renforcement du travail de veille et d'évaluation pour une

meilleure application de la COTIF, de possibles nouvelles dispositions du RID concernant la numérisation ainsi qu'un renforcement de l'interopérabilité technique.

En outre, ce nouveau programme propose de se concentrer sur un travail de fond pour le Secrétariat sans négliger la visibilité de l'OTIF et la promotion de la COTIF.



COOPÉRATION GLOBALE AVEC L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Le 19 septembre 2019, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, la chef du département de l'administration et des finances, M^{me} Andriamahatahitry, et le chef du département juridique, M. Kuzmenko, ont rencontré le vice-directeur général de l'Union postale universelle (UPU), M. Clivaz, accompagné de M. Ducrest, directeur de la logistique de l'UPU.

Cette réunion avait pour objet de dresser un état des lieux des projets communs et de discuter d'une coopération future renforcée.


Les participants à la réunion du 19 septembre ont évoqué la mise en place d'une collaboration plus étendue en termes de moyens logistiques tels que la location de salles, les ser-

vices d'impression, etc.

Dans un deuxième temps, M. Clivaz et M. Küpper ont relevé que l'UPU et l'OTIF œuvraient déjà au développement des envois de colis postaux par le rail entre la Chine et l'Europe. Dans le cadre du mémorandum d'accord signé le 24 janvier 2018, les deux organisations continuent de déployer ce projet.



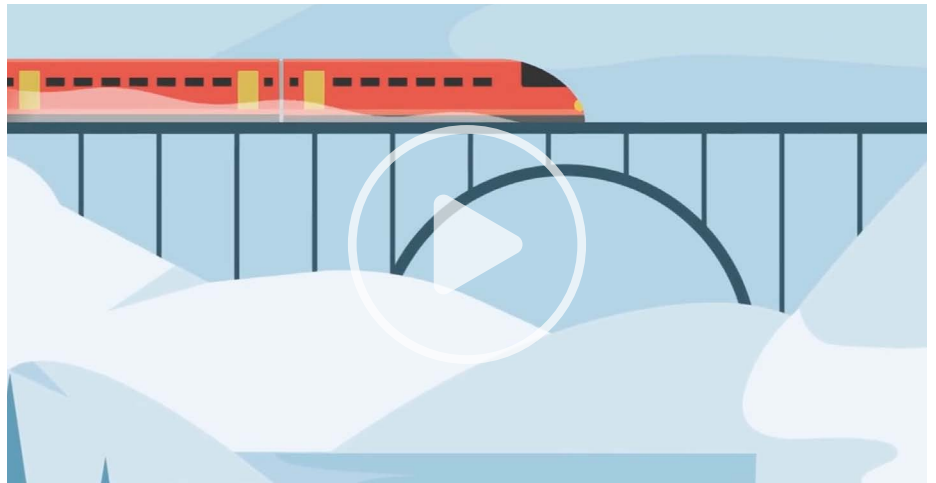
NOTIFICATIONS DU DÉPOSITAIRE DEPUIS LE 1^{er} JANVIER 2019

NOT-19030	 19.12.2019	Correction de la notification NOT-19028 du 2.10.2019
NOT-19028	 02.10.2019	Finlande – Acceptation des modifications à la COTIF et aux appendices E, F et G adoptées par la 13 ^e Assemblée générale
NOT-19025	 23.08.2019	Autriche – Acceptation des modifications à la COTIF et aux appendices D, F et G adoptées par la 12 ^e Assemblée générale
NOT-19019	 06.08.2019	Corrections de la liste des lignes ferroviaires CIM de l'Ukraine
NOT-19017	 06.08.2019	Corrections à la ligne maritime et de navigation intérieure CIM « Sassnitz/Mukran – Baltiisk »
NOT-19016	 31.07.2019	Corrections aux modifications des appendices F (APTU) et G (ATMF) à la Convention adoptées par la Commission de révision à sa 26 ^e session
NOT-19007	 21.06.2019	Propositions de corrections aux modifications des appendices F (APTU) et G (ATMF) à la Convention adoptées par la Commission de révision à sa 26 ^e session
NOT-19013	 19.06.2019	Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM
NOT-19008	 27.05.2019	Entrée en vigueur des modifications à la PTU GEN-B et à la PTU ATF adoptées par la Commission d'experts techniques par voie de procédure écrite
NOT-19004	 08.03.2019	Rectificatif à l'édition applicable depuis le 1 ^{er} janvier 2019 du RID
NOT-19003	 11.02.2019	Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV
NOT-19001	 18.02.2019	Afghanistan – Adhésion à la COTIF à compter du 1 ^{er} mai 2019

LA COTIF, POURQUOI ?

Le 24 juillet 2019, le Secrétariat de l'OTIF a mis en ligne une première vidéo explicative sur le site internet de l'Organisation et sur la plate-forme Vimeo.

La vidéo présente l'OTIF et la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Le but est d'insister sur les avantages de la COTIF et de montrer pourquoi l'application de la COTIF est primordiale pour le secteur ferroviaire.



L'OTIF ET LE FORUM SUR LE NUMÉRIQUE DANS LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE

Créé par la Commission européenne, le Forum sur le numérique dans les transports et la logistique est un groupe d'experts dans le domaine du transport et de la logistique. Il fournit une plate-forme où les États membres et les acteurs concernés du secteur peuvent échanger des connaissances et coopérer à la promotion des échanges électroniques efficaces d'informations dans les domaines du

transport et de la logistique. Le forum a notamment pour mission d'accompagner les travaux sur le projet de règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises.

L'OTIF participe à ce forum en tant qu'observateur. Le 18 septembre 2019, le sous-groupe 1 « Documents de transport électroniques » se réunissait à Bruxelles. M^{me} Maria Price,

experte à l'OTIF, participait à la réunion. Elle a pu rappeler quelles étaient les dispositions déjà existantes dans la COTIF en matière de numérisation.

Lors de la réunion et suivant la proposition faite par l'OTIF, le sous-groupe a notamment conclu que l'Union européenne devait aussi considérer les données échangées pour le transport de marchandises dangereuses.

L'OTIF ET EUMEDRAIL : UNE SYNERGIE BIEN VIVANTE

Depuis le mois de janvier 2018, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et le Secrétariat de l'OTIF développent une synergie entre les ateliers organisés dans le cadre du projet EUMedRail fondé par la Commission européenne et les activités de l'OTIF, afin de permettre aux participants d'assister aux différents événements.

En 2016 déjà, l'OTIF et la Commission européenne avaient collaboré et co-organisé deux ateliers « OTIF-COTIF – Présentation du droit ferroviaire unifié » en Égypte et en Israël dans le cadre du projet Euromed Transport, lequel s'est transformé en 2017 en projet EUMedRail.

Récemment, l'OTIF a répondu à l'invitation de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, et M^{me} Maria Price, experte du département de l'interopérabilité technique, ont assisté à la conférence annuelle EUMedRail les 6 et 7 novembre 2019. M^{me} Price a présenté les derniers développements de la COTIF, en particulier concernant les dispositions techniques.

L'OTIF offre un cadre de coopération pour l'édification d'un droit ferroviaire

unifié pour rapprocher l'Europe, l'Asie et l'Afrique. Pour ce faire, la COTIF et ses appendices techniques sont harmonisés avec la réglementation de l'Union européenne (UE), notamment concernant l'admissibilité du matériel roulant en trafic international.

Or, le projet EUMedRail s'adresse aux États du sud de la Méditerranée dont certains sont d'ailleurs membres de

l'OTIF. Il a pour but de développer avec les pays méditerranéens un système de transport ferroviaire intégré, fiable et efficace.

C'est donc très logiquement que le Secrétaire général et les experts de l'OTIF vont régulièrement présenter la COTIF, ses appendices ainsi que leur complémentarité avec les règles de l'UE lors des ateliers EUMedRail.

États méditerranéens	États membres de l'UE	Membres de l'OTIF
ALBANIE		x
ALGÉRIE		x
CHYPRE	x	x
CROATIE	x	
ÉGYPTE		
ESPAGNE	x	x
FRANCE	x	x
GRÈCE	x	x
ISRAËL	x	x
ITALIE		
LIBAN		x (suspendu)
LIBYE		
MALTE	x	
MAROC		x
MONTÉNÉGRO		x
PALESTINE		
SLOVÉNIE	x	x
SYRIE		x (suspendu)
TUNISIE		x
TURQUIE		x

LES RESPONSABILITÉS POUR L'ENTRETIEN DES VÉHICULES ET LES ENTITÉS CHARGÉES DE L'ENTRETIEN

Afin de réduire le risque d'accidents et de maintenir le haut niveau de sécurité qui fait la réputation du rail, il importe que les véhicules ferroviaires soient bien construits et entretenus. Gros plan sur les règles établies dans l'annexe A aux ATMF concernant les responsabilités pour l'entretien des véhicules et sur leurs possibles futures évolutions.

Introduction

En règle générale, les entreprises ferroviaires doivent contrôler les risques liés à l'exploitation des trains. Dans ce cadre, le bon entretien des véhicules revêt une importance particulière. Dans la mesure où les véhicules, et en particulier les wagons de marchandises, sont fréquemment échangés et exploités par différentes entreprises ferroviaires, il ne serait ni réaliste, ni efficace d'exiger que chaque entreprise ferroviaire évalue entièrement l'état technique de chaque wagon qu'elle fait circuler. En effet, cela nuirait à l'efficacité du trafic ferroviaire international qui deviendrait pratiquement impossible.

C'est la raison pour laquelle des règles harmonisées pour la maintenance des véhicules ferroviaires ont été introduites dans la COTIF. Le concept d'entité chargée de l'entretien (ECE) a été développé de manière à ce que le bon entretien de chaque véhicule soit sous la responsabilité d'une entité déterminée, quel que soit l'exploitant du véhicule. L'entreprise ferroviaire doit s'assurer que tous les véhicules qu'elle utilise ont une ECE attitrée.

Les règles actuelles de la COTIF concernant les ECE

En vertu des ATMF, une ECE doit être attribuée à tout véhicule circulant en trafic international, qu'il s'agisse d'un wagon de marchandises, d'une locomotive ou d'une voiture de voyageurs. C'est au détenteur du véhicule qu'il incombe de s'assurer qu'une ECE est attribuée et inscrite comme telle dans le registre des véhicules.

Une fois attribuée, l'ECE doit garantir, au moyen d'un système de maintenance, que le véhicule est apte à circuler en toute sécurité. La fonction d'ECE peut être exercée par toute organisation satisfaisant aux exigences relatives aux ECE. Il peut par exemple s'agir d'une entreprise spécialisée dans la maintenance, d'une entreprise ferroviaire ou du détenteur lui-même.

Les prescriptions de la COTIF pour le transport des marchandises dangereuses (RID) font elles-aussi mention des ECE. Les certificats ECE doivent indiquer si l'ECE est ou non certifiée pour l'entretien des wagons destinés au transport de marchandises dangereuses. Les ECE doivent dans ce cas veiller à ce que l'entretien des citernes et de leurs équipements soit réalisé de telle sorte que le wagon-citerne satisfasse aux prescriptions du RID.

La certification ECE et le rôle de l'organisme de certification

Lors de la certification, un organisme de certification indépendant évalue et certifie qu'une ECE remplit les exigences juridiquement applicables.

À l'heure actuelle, seules les ECE pour les wagons de marchandises doivent être certifiées par un organisme de certification des ECE conformément à l'annexe A aux ATMF ; les ECE d'autres types de véhicules ne sont pas obligatoirement certifiées. Si des prescriptions particulières s'appliquent aux wagons, c'est parce que ceux-ci sont souvent échangés entre entreprises ferroviaires et sont utilisés à l'international. À l'inverse, la plupart des autres types de véhi-

cules, comme les locomotives et les rames de voyageurs, sont majoritairement utilisés en trafic national et souvent par une seule entreprise ferroviaire. Néanmoins, toutes les ECE, qu'elles soient certifiées ou non, ont des responsabilités identiques vis-à-vis des véhicules dont elles assurent l'entretien.

La certification des ECE des locomotives et de tous les autres types de matériel roulant est actuellement en discussion et des propositions devraient être soumises pour adoption à la 13^e session de la Commission d'experts techniques le 16 juin 2020. L'application de l'annexe A aux ATMF permet une évaluation et une certification harmonisées des ECE des wagons de marchandises. Les principes de la certification sont équivalents dans le droit de l'UE et dans la COTIF de sorte que les certificats délivrés dans ces deux systèmes sont mutuellement acceptés en trafic international.

Les règles ECE ne rentrent pas dans les détails techniques, comme par exemple les intervalles d'entretien. Elles visent plutôt à garantir que l'ECE certifiée dispose des compétences et du savoir-faire nécessaires, ainsi que de la capacité à s'acquitter de ses responsabilités et à réaliser l'entretien de manière systématique. Différentes approches de l'entretien sont autorisées tant qu'elles permettent d'atteindre l'objectif général : garantir que les véhicules sont dans un état d'entretien sûr. Les règles n'empêchent donc pas l'innovation. Elles autorisent les méthodes d'entretien modernes comme, par exemple, le contrôle guidé par les données pour l'entretien des véhicules en fonction de leur état.

Les organismes de certification des ECE indépendants doivent satisfaire aux critères établis dans les annexes des règles ECE de l'OTIF. Il peut s'agir d'entités gouvernementales ou de sociétés privées. Les règles ECE de l'OTIF stipulent que les États parties doivent veiller à ce que les organismes de certification sis sur leur territoire soient notifiés au Secrétaire général de l'OTIF. Les États parties ne sont pas obligés d'avoir un organisme de certification des ECE sur leur territoire puisque les ECE candidates peuvent recourir aux services d'organismes de certification des ECE d'autres États parties.

Une fois notifiés au Secrétaire général, les organismes de certification des ECE bénéficient d'un accès au registre des ECE afin qu'ils puissent y ajouter, modifier ou supprimer les certificats qu'ils ont délivrés.

Une liste des organismes de certification et des ECE certifiées est disponible dans le registre ECE, accessible via le site Internet de l'OTIF (Textes de référence > Interopérabilité technique > Registres).

Exigences et critères d'évaluation des ECE

Les règles ECE définissent les fonctions suivantes :

- a) la fonction d'encadrement, qui consiste à superviser et coordonner les fonctions b), c) et d). L'entité chargée de l'entretien remplit la fonction d'encadrement elle-même et assume les responsabilités générales y afférentes ;
- b) la fonction de développement de l'entretien, qui consiste à prendre en charge la gestion de la documentation d'entretien, ce qui inclut la gestion de la configuration, par exemple pour le suivi des informations de maintenance des éléments de chaque wagon ;
- c) la fonction de gestion de l'entretien du parc, qui consiste à gérer

le retrait des wagons pour les opérations de maintenance et leur remise en service après ces travaux ;

- d) la fonction d'exécution de l'entretien, qui consiste à assurer l'entretien technique requis d'un wagon ou de ses composants.

Une ECE peut externaliser ces fonctions, à l'exception de la fonction d'encadrement, mais elle en demeure pleinement responsable.

Les exigences et critères juridique-applicables sont énoncés dans le règlement de l'OTIF sur les ECE (annexe A aux ATMF), qui prévoit les fonctions a) à d) suivantes, ici avec des exemples de tâches correspondantes :

- a) Fonction d'encadrement :

Rôle directeur – engagement à développer et mettre en œuvre le système d'entretien de l'organisation et à accroître constamment son efficacité

Évaluation des risques – approche structurée pour évaluer les risques liés à l'entretien des véhicules, y compris ceux découlant directement des processus opérationnels et des activités d'autres organisations ou personnes, et pour définir les mesures appropriées de maîtrise des risques

Contrôle – approche structurée pour faire en sorte que des mesures de maîtrise des risques soient arrêtées, qu'elles soient efficaces et qu'elles contribuent à la réalisation des objectifs de l'organisation

Amélioration constante – approche structurée pour analyser les informations recueillies par des contrôles et audits réguliers ou provenant d'autres sources pertinentes, et pour tirer un enseignement des résultats et arrêter des mesures préventives ou correctrices afin de maintenir ou de relever le niveau de sécurité

Structure et responsabilité –

approche structurée pour définir les responsabilités individuelles et collectives afin de garantir la réalisation des objectifs de sécurité de l'organisation

Gestion des compétences – approche structurée pour faire en sorte que les employés aient les compétences requises afin de garantir la réalisation des objectifs de l'organisation, de façon sûre, effective et efficace, en toutes circonstances

Information – approche structurée pour faire en sorte que ceux qui émettent des jugements et prennent des décisions, à tous les niveaux de l'organisation, disposent d'informations utiles

Documentation – approche structurée pour veiller à la traçabilité de toutes les informations pertinentes

Activités de sous-traitance – approche structurée pour faire en sorte que les activités sous-traitées soient gérées de telle façon que les objectifs de l'organisation soient atteints

- b) Fonction de développement de l'entretien :

Recenser et gérer toutes les activités et composants ayant une incidence sur la sécurité

Garantir la conformité réglementaire

Obtenir, enregistrer et tenir à jour la documentation technique et le dossier de maintenance du véhicule, y compris avec les retours d'expérience

Gestion de la configuration et traçabilité des composants ayant une incidence sur la sécurité

- c) Fonction de gestion de l'entretien du parc :

S'assurer que les ateliers d'entretien sont compétents et qualifiés pour assurer l'entretien

Gérer la logistique du parc, y compris la planification en temps voulu de l'entretien et la remise en service des véhicules après l'entretien

Tenir des listes des pièces détachées et des composants compatibles avec le véhicule et satisfaisant aux exigences réglementaires

Échanger des informations pertinentes avec les utilisateurs tels que les entreprises ferroviaires

d) Fonction d'exécution de l'entretien :

S'assurer que l'entretien est effectué conformément aux prescriptions

S'assurer que seuls les matériaux et composants corrects sont utilisés, qu'ils satisfont aux règles applicables et qu'ils sont conformes à leur description dans les documents d'entretien

S'assurer que le personnel est qualifié et que les installations, équipements et outils sont appropriés (p. ex. que les outils soient étalonnés si nécessaire, enregist-

trés et utilisés uniquement par du personnel qualifié)

Les relations des ECE avec les autres acteurs

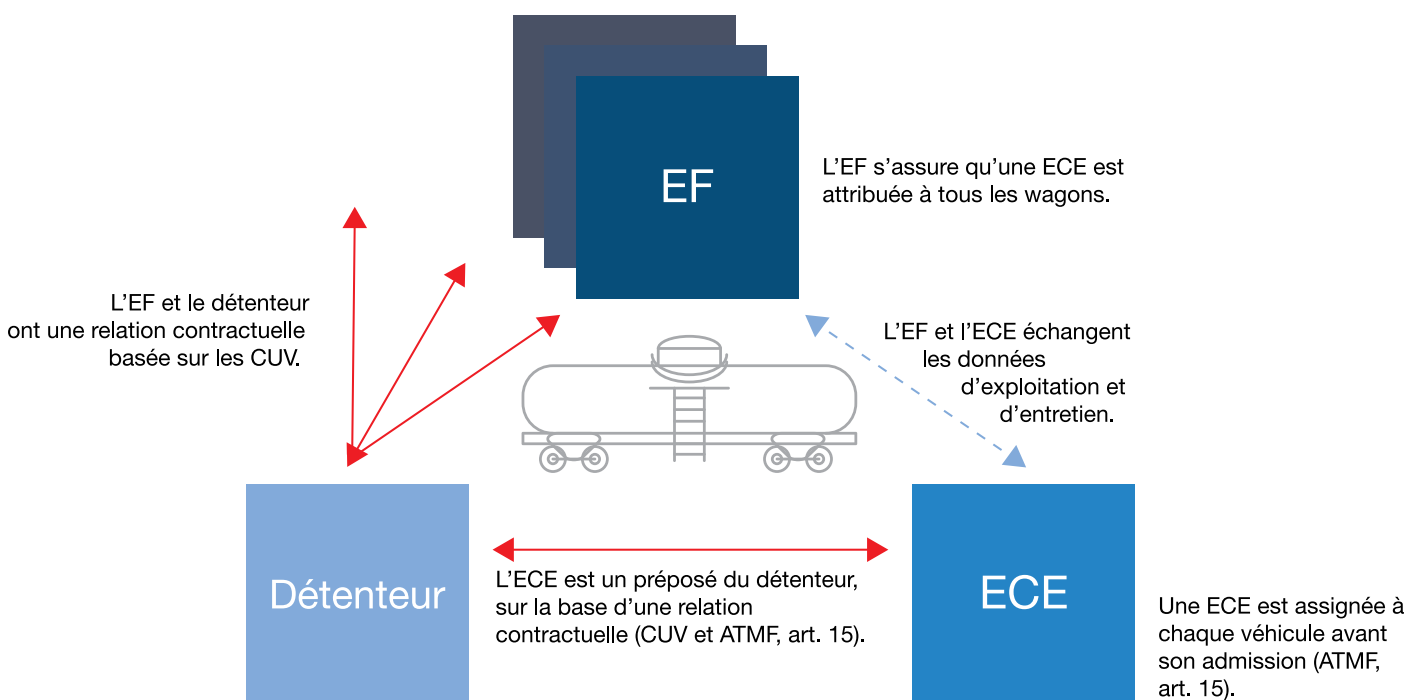
Le détenteur, l'ECE et les entreprises ferroviaires qui utilisent le véhicule ont l'obligation d'échanger des informations concernant le véhicule. Cette obligation vaut pour tous les véhicules en trafic international dans le cadre des ATMF, que leur ECE doive ou non être certifiée.

C'est le détenteur qui désigne l'ECE ; il a donc également pour responsabilité de lui fournir les informations pertinentes. L'article 15, § 3, dispose ainsi que « dans la mesure où cela est nécessaire à la maintenance, le détenteur met à disposition de l'ECE les éléments concernant les consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien » du véhicule. Cela inclut les dossiers de maintenance visés dans les prescriptions techniques uniformes applicables au véhicule. Lorsque le détenteur et l'ECE sont une seule et

même entité, la fourniture d'informations peut rester une affaire interne.

L'ECE doit « garantir, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, que des informations fiables concernant la maintenance et les restrictions relatives à l'exploitation, nécessaires et suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, sont mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire ». Dans la pratique, le détenteur livre souvent ces informations par voie électronique à des groupes d'entreprises ferroviaires utilisatrices.

L'exploitant ferroviaire doit « fournir à l'ECE en temps utile, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, les informations concernant l'exploitation de ses véhicules (dont le kilométrage, le type et l'étendue des activités, les incidents ou accidents) dont l'ECE est chargée ». De plus en plus, ces informations sont générées électroniquement et en temps réel au moyen de capteurs, de traqueurs, etc. Leur disponibilité permet aux ECE d'optimiser et personnaliser la maintenance de chaque véhicule.



Projets de modifications aux règles de la COTIF concernant les ECE

En juin 2019, la Commission d'experts techniques a prié le groupe de travail TECH d'analyser les règles de l'OTIF pour la certification des ECE afin de pouvoir discuter de la manière dont le plan de certification actuellement applicable aux ECE de wagons pourrait à l'avenir être étendu aux ECE d'autres types de véhicules. Cette tâche fait suite à l'introduction de nouvelles règles au sein de l'UE, applicables à compter du 16 juin 2020, qui étendent la certification des ECE à tous les types de véhicules.

Les projets de modifications de l'annexe A aux ATMF ne changent pas substantiellement les exigences devant être satisfaites par les ECE, mais étendent la certification en proposant qu'en principe, toutes les ECE de tous les types de véhicules doivent être certifiées, avec quelques exceptions.

La raison d'être de ces exceptions est que les entreprises ferroviaires qui réalisent en interne l'entretien de leur matériel roulant qu'elles sont les seules à exploiter sont en mesure de contrôler efficacement l'entretien.

Exiger une certification interne dans les cas où une entreprise ferroviaire assure l'entretien de ses propres véhicules qu'elle est la seule à exploiter pourrait entraîner une duplication des contrôles et procédures et serait donc disproportionnée.

En conséquence, il est proposé que :

- toute ECE, qu'elle soit certifiée ou non, soit tenue de satisfaire aux exigences et critères fixés dans l'annexe 1 aux règles ECE, applicables aux quatre fonctions listées plus haut ;
- la certification ECE reste obligatoire pour toute ECE de wagons de marchandises ;
- la certification ECE soit étendue aux ECE d'autres types de véhicules ;
- la certification ECE soit en principe obligatoire, sauf pour les entreprises ferroviaires assurant l'entretien de leurs propres véhicules qu'elles sont les seules à exploiter. La certification ECE ne serait pas obligatoire pour ces entreprises ferroviaires à condition que l'autorité compétente de l'État concerné s'assure que les exigences et critères fixés dans l'annexe 1 aux règles ECE sont remplis.

Cette dernière exception serait limitée aux ECE des véhicules autres que les wagons, comme par exemple les locomotives et voitures de voyageurs.

Prochaines étapes de la procédure de décision

Le groupe de travail permanent TECH a déjà discuté du projet sous forme de documents de travail en septembre et novembre 2019. Ces documents sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF sous *Activités > Interopérabilité technique > Groupe de travail TECH > Documents de travail > 2019*.

Les propositions de décisions devraient être traitées à la 13^e session de la Commission d'experts techniques les 16 et 17 juin 2020. Elles seront publiées sur le site de l'OTIF fin février 2020. Les États membres et organisations du secteur seront informés de la réunion et des documents dans une lettre circulaire.

Bas Leermakers

55^e SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU (GENÈVE, 1^{er}-5 JUILLET 2019)

Les décisions de la 55^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU, première session du cycle 2019-2020, serviront de base commune aux prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport. Dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, elles seront également reprises dans les éditions 2023 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

Du 1^{er} au 5 juillet 2019 a eu lieu la 55^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 19 États disposant du droit de vote, 6 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 représentée elle aussi.

Décisions concernant les emballages

Utilisation d'un anneau pour le marquage des récipients à pression

Le paragraphe 6.2.3.9.6 du RID/ADR prévoit que les marques des bouteilles et fûts à pression rechargeables peuvent être gravées sur un anneau en un matériau approprié, fixé sur la bouteille ou le fût par la mise en place du robinet. Pour les récipients à pression « UN », cela n'est autorisé que pour les bouteilles d'acétylène.

L'utilisation d'anneaux présente des avantages pour les bouteilles à gaz composites, sur lesquelles la marque de contrôle ne peut être apposée directement. De même, pour les fûts à pression, il peut arriver que l'apposition de la marque de contrôle directement sur le fût soit techniquement

impossible et risque d'endommager celui-ci. Étant donné que l'anneau est placé à proximité du robinet, les marques sont bien visibles pour l'utilisateur et toute personne nécessitant ces informations.

Malgré les réserves de certains experts eu égard aux risques de perte de l'anneau et de fraude, le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une proposition de l'industrie gazière visant à autoriser l'apposition des marques des bouteilles et fûts à pression rechargeables sur des anneaux.

Autres prescriptions de construction et méthodes d'inspection et d'épreuve pour les GRV

L'Allemagne a constaté que les dispositions relatives à l'homologation des grands récipients pour vrac (GRV) ne satisfaisant pas intégralement aux exigences de construction et d'épreuve du chapitre 6.5 ne coïncidaient pas avec celles pour l'homologation des emballages et grands emballages. En effet, alors que les prescriptions pour les GRV concordent pour la plupart avec les prescriptions pour les emballages et grands emballages, elles diffèrent considérablement sur ce point. Plus particulièrement, la prescription selon laquelle la résistance au feu des GRV non métalliques doit être la même que celle prévue au chapitre 6.5 paraît inadaptée. De plus, il n'y a pour l'heure aucune disposition exigeant que les GRV de type de construction différent satisfassent aux épreuves prescrites pour les GRV.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a

adopté la proposition de l'Allemagne d'aligner les prescriptions pour les autres types de construction et les méthodes d'épreuve des GRV sur les prescriptions correspondantes pour les emballages et grands emballages.

Durée d'utilisation des GRV composites avec récipient intérieur en plastique

La sous-section 4.1.1.15 prévoit que la durée d'utilisation admise des fûts et bidons en plastique, des GRV en plastique rigide et des GRV composites avec récipient intérieur en plastique est de cinq ans à compter de la date de fabrication.

Cette prescription est interprétée de différentes manières en ce qui concerne l'utilisation des GRV composites avec récipient intérieur en plastique :

- la durée d'utilisation admise vaut pour l'ensemble du GRV composite, c'est-à-dire pour l'enveloppe extérieure et le récipient intérieur en plastique ;
- la durée d'utilisation admise ne vaut que pour le récipient intérieur en plastique.

Par suite de la première interprétation, la durée d'utilisation de l'enveloppe extérieure peut également différer selon si le remplacement du récipient intérieur est considéré comme une reconstruction ou une réparation. Dans le cas d'une reconstruction, le GRV nouvellement assemblé est considéré comme un nouveau type et de nouvelles marques sont apposées.

Dans le cas d'une réparation en revanche, les marques d'origine sont conservées et des informations supplémentaires sont ajoutées, comme le nom de l'organisme et de l'État où se sont déroulées les épreuves ainsi que leur date. Puisque le délai de cinq ans est considéré comme applicable à l'ensemble du GRV composite, le nouveau récipient intérieur ne peut alors être utilisé que pour la durée d'utilisation restante de l'enveloppe extérieure.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'éliminer les différentes possibilités d'interprétation via l'ajout d'une note indiquant clairement que pour les GRV composites, la durée d'utilisation admise concerne le récipient intérieur en plastique.

Autres questions discutées par le Sous-comité d'experts de l'ONU

Comme anticipé, peu de décisions définitives ont été prises au cours de cette première session du cycle. Plusieurs sujets ont fait l'objet d'une première discussion dont les conclusions vont permettre de continuer à développer les documents concernés. Brièvement présentés ici, ils seront détaillés davantage à un stade ultérieur, après la conclusion des discussions.

Emballages

Champ d'application de la sous-section 4.1.2.2

En vertu de la sous-section 4.1.2.2, les GRV métalliques, les GRV en plastique rigide et les GRV composites peuvent être transportés jusqu'à six mois après expiration du délai pour le contrôle périodique pour permettre le retour des marchandises ou des résidus dangereux en vue de leur élimination ou leur recyclage selon les règles.

Dans la mesure où la durée d'utilisation admise des GRV en plastique rigide et GRV composites prévue au 4.1.1.15

est d'au maximum cinq ans à compter de la date de fabrication, il faudrait déterminer si la mesure de facilitation prévue dans la sous-section 4.1.2.2 s'applique aussi au transport après expiration de la durée d'utilisation.

Épreuve de résistance de l'emballage pour les objets susceptibles de produire une chaleur excessive

Les épreuves de résistance des emballages sont l'un des principes fondamentaux du Règlement type de l'ONU. Les épreuves effectuées sur les emballages servent à démontrer qu'ils résistent aux dangers connus associés aux caractéristiques physiques des marchandises transportées.

Or l'intégration de nouveaux objets dangereux dans les prescriptions pour les marchandises dangereuses a introduit de nouveaux dangers. Par exemple, le mauvais fonctionnement de certains objets peut entraîner la production d'une chaleur excessive.

Ces dangers ont parfois été pris en compte dans certaines instructions d'emballage, comme par exemple l'instruction P 500 applicable au numéro ONU 3356 GÉNÉRATEUR CHIMIQUE D'OXYGÈNE et l'instruction P 911 applicable aux batteries au lithium.

Le représentant du Royaume-Uni a suggéré une future discussion sur les points suivants :

- transfert des prescriptions des instructions d'emballage concernant les épreuves effectuées sur les emballages dans de nouvelles sections des chapitres 6.1 et 6.6,
- inclusion, le cas échéant, de critères de réussite aux épreuves,
- prise en compte de l'épreuve supplémentaire dans la marque d'emballage.

Utilisation de plastiques recyclés pour la fabrication d'emballages

C'est dans les années 1990 que

des prescriptions concernant les plastiques recyclés ont été pour la première fois introduites dans la réglementation sur les marchandises dangereuses, avec d'une part l'introduction d'une définition des matières plastiques recyclées au 1.2.1 et d'autre part l'autorisation expresse de l'utilisation des matières plastiques recyclées pour les fûts et bidons en plastique (1H1, 1H2, 3H1 et 3H2). Pour certains types d'emballage comme les caisses en plastique (4H1, 4H2), les sacs en tissu de plastique et en film de plastique (5H1, 5H2, 5H3 et 5H4) et les grands emballages en plastique rigide (50H), aucune restriction explicite n'est prévue en ce qui concerne l'utilisation de plastiques recyclés.

Au moment de l'adoption de ces prescriptions, le Sous-comité avait estimé que l'utilisation de plastiques recyclés devait dans un premier temps être rigoureusement contrôlée, mais que les prescriptions pourraient ensuite être assouplies en fonction de l'expérience acquise.

Pour les GRV souples en tissu de plastique et en film de plastique, les GRV en plastique rigide et les GRV composites avec récipient intérieur en plastique, l'utilisation de plastiques recyclés est expressément interdite.

Au vu des expériences positives avec l'utilisation de plastiques recyclés, la Confédération internationale des fabricants d'emballages en plastique (ICPP) a proposé plusieurs modifications à apporter au Règlement type de l'ONU :

- élargir la possibilité d'utiliser des plastiques recyclés aux GRV en plastique rigide et aux GRV composites avec récipient intérieur en plastique,
- clarifier dans la définition au 1.2.1 que le contrôle des charges des plastiques recyclés permet de garantir la concordance avec le type fabriqué à partir de matériaux recyclés, comme cela est prévu dans le cadre du programme d'assurance de la qualité visé au

6.1.1.4 et au 6.5.4.1,

- modifier la définition au 1.2.1 pour aligner les exigences de mise à l'épreuve des emballages fabriqués à partir de matières plastiques recyclées sur celles applicables aux emballages fabriqués à partir de résines vierges.

Transport de transformateurs équipés de bouteilles de gaz

Pour des raisons techniques, les transformateurs sont mis sous pression avec de l'azote, de l'air synthétique, de l'air sec ou un mélange de ces gaz. Les transformateurs n'étant pas étanches au gaz, ils sont raccordés à des bouteilles de gaz équipées de détendeurs qui les alimentent en permanence. Actuellement, les transformateurs sont transportés sous le numéro ONU 3363 MARCHANDISES DANGEREUSES CONTENUES DANS DES MACHINES ou MARCHANDISES DANGEREUSES CONTENUES DANS DES APPAREILS. Toutefois, étant donné que la quantité de gaz contenue par la bouteille dépasse en général les valeurs pour les quantités limitées, ils devront à l'avenir être transportés soit le numéro ONU 3538 OBJETS CONTENANT DU GAZ ININFLAMMABLE, NON TOXIQUE, N.S.A.

Ce numéro ONU est soumis à l'instruction d'emballage P 006 selon laquelle les récipients à gaz placés à l'intérieur d'objets doivent satisfaire aux prescriptions de la section 4.1.6. Celles-ci prévoient entre autres que les robinets des bouteilles à gaz doivent rester fermés pendant le transport.

Par conséquent, il importe de clarifier comment traiter le problème du manque d'étanchéité des transformateurs. Le rejet de faibles quantités de gaz ininflammables, non toxiques, non corrosifs et non comburants dans l'environnement ne pose généralement pas de problèmes du point de vue de la sécurité, à condition d'éviter l'accumulation de gaz asphyxiants dans des espaces confinés.



Harmonisation de la prescription « structurellement propre à l'emploi »

Le paragraphe 7.1.3.3.1 du Règlement type de l'ONU dispose que les conteneurs, les véhicules routiers et les wagons destinés au transport de matières et objets explosibles de la classe 1 doivent être structurellement propres à l'emploi.

L'expression « structurellement propre à l'emploi » est définie au 7.1.3.3.1 b) : « Le terme *structurellement propre à l'emploi* s'entend d'un conteneur, véhicule routier ou wagon qui ne présente pas de défauts importants affectant ses éléments structuraux tels que, pour les conteneurs, les longerons supérieurs et inférieurs, les traverses supérieures et inférieures, les seuils et linteaux de portes, les traverses de plancher, les montants d'angle et les

pièces de coin. ». Des précisions quantitatives sont également données sur ce qui forme des défauts importants : par exemple, la présence de tout enfoncement ou pliure de plus de 19 mm de profondeur est proscrite et le nombre de raccords pouvant être exécutés en cas de réparation est limité à un ou deux, selon l'élément structural.

Dans le Code IMDG, ces prescriptions ont été reprises, sauf pour les matières explosibles de la division 1.4. Pour le transport terrestre européen, les prescriptions correspondantes s'appliquent à tous les grands conteneurs, indépendamment de la classe des matières dangereuses transportées.

Pour les conteneurs pour vrac et conteneurs pour vrac souples, les prescriptions correspondantes pour toutes les

matières dangereuses transportées en vrac sont incluses aux 4.3.1.15 et 4.3.1.16 du Règlement type de l'ONU et ont été reprises telles quelles dans le Code IMDG et le RID/ADR/ADN (7.3.1.13 et 7.3.2.10.1).

Les questions suivantes ont été soumises au Sous-comité d'experts de l'ONU pour examen :

- Pourquoi les prescriptions du paragraphe 7.1.3.3.1 ne s'appliquent-elles qu'à la classe 1 ?
- Quel est le raisonnement technique qui sous-tend la limite de 19 mm pour les enfoncements ou pliures ?
- Quel est le raisonnement technique qui sous-tend la référence aux raccords exécutés en cas de réparation ?

Classification

Classification des articles pyrotechniques « Aquaflame »

Les articles pyrotechniques « Aquaflame » contiennent de l'hydroxyde de sodium, de l'aluminium en poudre, du nitrate de sodium, du soufre et du saccharose. Ils sont utilisés pour allumer des feux, p. ex. pour un barbecue, une cheminée ou un feu de camp.

Leur premier composant est l'hydroxyde de sodium, qui est activé à l'eau : mouillé, il produit une réaction exothermique qui déclenche la combustion du deuxième composant (un mélange d'aluminium en poudre, de nitrate de sodium, de soufre et de saccharose).

Le fait qu'ils puissent être activés avec de l'eau rend la classification de ces articles difficile.

Exemptions pour les matières qui polymérisent

Les matières qui polymérisent sont les matières qui, sans stabilisation, sont susceptibles de subir une forte réaction exothermique résultant en la

formation de molécules plus grandes ou résultant en la formation de polymères dans les conditions normales de transport.

Selon le Conseil européen de l'industrie chimique, des dérogations devraient être prévues pour les petits colis d'une masse nette maximale de 50 kg en fonction de la température maximale à la surface, de la chaleur de polymérisation et des critères pour les dommages mineurs sur les emballages.

Dihydroxyde de cobalt

Le cobalt est un minéral utilisé dans le monde entier à diverses fins techniques et médicales. Il est extrait du dihydroxyde de cobalt, qui est transporté sous différentes formes : comme produit minier brut mêlé à du sulfate cobalteux, du sulfate de cuivre et du sulfate de nickel, comme produit partiellement raffiné avec forte teneur en humidité et comme produit raffiné sous forme de poudre.

Environ 200 000 tonnes de dihydroxyde de cobalt sont transportées chaque année sous le numéro ONU 3077 MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, SOLIDE, N.S.A., groupe d'emballage III.

Des essais réalisés récemment dans l'Union européenne en application du règlement REACH et leur évaluation subséquente à l'aune des critères de classification des dangers du règlement CLP de l'UE transposant le SGH ont débouché sur une classification en classe 6.1, groupe d'emballage I (toxicité aiguë par inhalation). Ce changement de classification a pour conséquence que les grands récipients pour vrac souples en plastique jusqu'ici employés ne peuvent plus être utilisés puisqu'ils ne sont en principe pas autorisés pour les matières toxiques du groupe d'emballage I.

Les représentants du secteur ont demandé qu'un nouveau numéro ONU soit introduit et que les GRV souples en tissu de plastique avec doublure ou

en tissu de plastique avec revêtement intérieur et doublure (13H3 et 13H4) soient aussi autorisés pour les matières toxiques du groupe d'emballage I.

Batteries au sodium ionique

Le Royaume-Uni avait présenté aux précédentes sessions du Sous-comité d'experts de l'ONU plusieurs documents expliquant le fonctionnement des batteries au sodium ionique, leurs différences par rapport aux batteries au lithium ionique ainsi que leurs similitudes avec les supercondensateurs, et avait proposé diverses manières de prendre en compte ces batteries dans le Règlement type de l'ONU (cf. Bulletin 1/2018, p. 19-20). Le Sous-comité d'experts de l'ONU avait estimé avoir besoin d'informations complémentaires sur les points suivants avant de pouvoir prendre une décision quant à la manière dont seraient traitées ces batteries dans le Règlement type de l'ONU :

- dimensions des batteries,
- composition (p. ex. quantité d'électrolytes) et similitudes avec les supercondensateurs au lithium-ion,
- comportement à l'état déchargé (p. ex. absence totale de risque électrique dans des conditions normales de transport),
- mesures possibles pour éviter un déclenchement accidentel,
- conséquences possibles d'une dégradation ou d'une mise hors d'usage.

Dans un document présenté à cette session, le Royaume-Uni a apporté des informations sur tous ces points et proposé l'introduction d'une disposition spéciale pour le numéro ONU 3292 « Accumulateurs au sodium ou éléments d'accumulateur au sodium » d'après laquelle le transport des piles et batteries au sodium ionique est exempté des prescriptions à condition que les batteries soient en court-circuit ou déchargées.

Le représentant de la France a approfondi différentes questions et fait

observer qu'il pouvait être difficile de déterminer le niveau de charge des batteries. De plus, tous les types de batteries actuellement disponibles ne peuvent pas être mis en court-circuit sans entraîner par exemple une perte de capacité. Par ailleurs, le risque d'instabilité thermique consécutive à une exposition excessive à la chaleur ne peut pas être exclu, même pour les batteries en court-circuit. Une épreuve thermique simple, comme celle prescrite pour les batteries au lithium, dans le Manuel d'épreuves et de critères pourrait donc être pertinente.

Utiliser le même numéro ONU (UN 3292) pour les batteries au sodium-métal et les batteries au sodium ionique donnerait également de fausses informations aux services d'intervention. Le sodium métal étant hydroréactif, les pompiers éviterait d'utiliser de l'eau en cas d'incendie alors que c'est le meilleur agent d'extinction s'il s'agit de batteries au sodium ionique.

Enfin, le représentant de la France a exprimé ses préoccupations quant au transport de batteries au sodium ionique usagées, car il est difficilement imaginable que les consommateurs finaux court-circuitent leurs batteries avant de les mettre au rebut. Les batteries usagées transportées pour être recyclées seraient alors considérées comme des batteries au sodium-métal et acheminées conformément aux prescriptions restrictives applicables.

En tenant compte de ces éléments et de la possibilité que les batteries au sodium ionique soient à l'avenir transportées en grandes quantités, la France a plaidé pour que soit introduit un nouveau numéro ONU propre aux batteries au sodium ionique et pour que les prescriptions applicables en matière de classification et d'emballage soient élaborées à partir des prescriptions applicables aux batteries au lithium ionique.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU poursuivra ses travaux en s'appuyant sur une proposition conjointe de la France et du Royaume-Uni.

Dispositifs d'extinction d'incendie déclenchés par un explosif

Pour de nombreuses utilisations (p. ex. dans des véhicules, centrales électriques, centres de stockage de données), des dispositifs d'extinction d'incendie innovants sont employés qui dispersent des particules fines à l'aide d'un détonateur de la classe 1, division 1.4. Ces particules sont composées de sels de métaux alcalins comme le carbonate et le bicarbonate de potassium qui interrompent le processus de combustion et éteignent donc l'incendie. Ces dispositifs sont également nommés extincteurs à aérosol.

Le ministère des transports des États-Unis (DOT) a autorisé le transport de ces objets sous le numéro ONU 3268 (DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ à amorçage électrique). Il n'est cependant pas certain que cette classification puisse être reconnue en cas de transport multimodal à l'échelle mondiale étant donné que les conditions de la disposition spéciale applicable au numéro ONU 3268 ne sont pas entièrement remplies. Par exemple, l'on pourrait considérer que le nuage de particules libéré lors du déclenchement de l'objet entrave notablement « les activités de lutte contre l'incendie ou autres interventions d'urgence au voisinage immédiat ».

Ces dispositifs étant transportés en grandes quantités, l'introduction d'un nouveau numéro ONU a été suggérée.

Documentation

Suppression de la mention de la masse nette de matières explosibles pour les matières et objets de la division 1.4

Dans les prescriptions pour les marchandises dangereuses, la masse nette de matières explosibles est définie comme « la masse totale des matières explosibles, sans emballages, enveloppes, etc. ». Sa mention dans le document de transport est exigée.

La masse nette de matières explosibles est un outil de gestion des risques qui sert à contrôler l'étendue d'une explosion en masse, d'une projection de fragments ou d'un risque d'incendie/surpression, en limitant la masse totale de matières explosibles présente dans plusieurs envois dans un environnement donné.

Dans le Règlement type de l'ONU, aucune limitation ou exigence n'est liée à la masse nette de matières explosibles. Les règlements spécifiques aux différents modes de transport contiennent quant à eux des critères relatifs à la masse nette de matières explosibles, mais pour des matières très explosives ne relevant pas de la division 1.4.

Les matières explosibles de la division 1.4 ne présentant pas de risques majeurs et ne pouvant contribuer à une explosion en masse, il a été proposé de renoncer à la mention dans le document de transport de la masse nette de matières explosibles pour les matières et objets de la division 1.4.

Expédition

Quantités limitées et exceptées

Les règlements relatifs aux marchandises dangereuses de tous les modes de transport prévoient dans leurs chapitres 3.4 et 3.5 différents systèmes pour l'acheminement de petites quantités de marchandises dangereuses.

Le chapitre 3.4 donne la possibilité de transporter de petites quantités de marchandises dangereuses sans appliquer toutes les exigences des règlements. Pour le transport aérien, les limitations supplémentaires prévues dans les Instructions techniques de l'OACI doivent cependant être respectées.

Le chapitre 3.5 comporte des prescriptions pour le transport facilité de quantités encore moindres de marchandises dangereuses, qui sont harmonisées pour tous les modes de transport.

Ces deux chapitres incluent entre autres différentes exigences pour les emballages et la quantité totale par colis.

La comparaison des possibilités prévues pour chaque matière en quantités limitées et en quantités exemptées a révélé des incohérences difficilement compréhensibles.

Introduction de dispositions relatives au niveau de charge des batteries au lithium ionique

La sécurité des piles et batteries au lithium-ion pendant le transport est essentiellement liée à leur stabilité thermique, laquelle dépend principalement de leur système chimique et de

leur niveau de charge. De nombreuses recherches ont montré que la stabilité thermique des piles et batteries au lithium ionique diminue lorsque le niveau de charge augmente. En conséquence, plus la charge de ces systèmes est élevée, plus ils présentent de risques pendant le transport.

Les Instructions techniques de l'OACI stipulent que le niveau de charge du numéro ONU 3480 PILES AU LITHIUM IONIQUE pendant le transport ne doit pas dépasser 30 %. Pour les autres modes de transport en revanche, il n'existe pas de limitation concernant le niveau de charge et les piles et batteries au lithium ionique sont ainsi transportées à des niveaux de charge différents en transport terrestre et maritime.

La Chine a proposé d'ajouter dans le Règlement type de l'ONU une disposition spéciale visant à limiter le niveau de charge ainsi qu'une définition de « niveau de charge ».

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé que cette question devait être examinée plus avant au sein du groupe de travail informel de la classification des piles et batteries au lithium en fonction des dangers.

Prochaine session

La 56^e session aura lieu du 2 au 11 décembre 2019 à Genève et poursuivra les travaux sur la 22^e édition révisée du Règlement type de l'ONU.

Jochen Conrad

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2020

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
16-20 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne - Suisse
21-22 avril	3 ^e session du Groupe de travail d'experts juridiques		Berne - Suisse
22 avril	3 ^e session de la Commission ad hoc sur la coopération		Berne - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2020

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
28 janvier	Consultation annuelle du FIT sur l'innovation dans les transports et le développement durable	FIT	Paris - France
4-5 février	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
10-12 février	Groupe de travail « Risque et danger »	UIC	La Haye - Pays-Bas
13-14 février	Journées bernoises	CIT	Berne - Suisse
24-27 février	Comité des transports intérieurs	CEE-ONU	Genève - Suisse
25-28 février	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
26 mars	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse
26-27 mars	7 ^e Réunion annuelle des organisations internationales	OCDE	Londres - Royaume-Uni
7-9 avril	Conférence de rédaction et de traduction ADN	CCNR	Strasbourg - France

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