



Bulletin

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

128^e année
N°2/2020

Bulletin des
transports
internationaux
ferroviaires

ACTUALITÉS OTIF

- 4 Visite de l'ambassadeur de la République de Serbie
- 4 L'Agence de l'UE pour les chemins de fer et l'OTIF : un objectif commun
- 5 Gérer les conséquences de la pandémie de COVID-19
- 7 What is COVID for you?
- 8 Le transport des marchandises dangereuses et la pandémie actuelle
- 9 Félicitations

COTIF

- 10 Notifications du dépositaire

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 11 L'OTIF aux « Journées bernoises »
- 12 Le Bulletin spécial Vilnius

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE OTIF-COTIF

- 13 Les transports multimodes et le droit ferroviaire de la COTIF

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 14 L'Admission des véhicules

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 17 56^e session du Sous-comité d'experts
du transport des marchandises dangereuses de l'ONU

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

22

Photos

OTIF
Internationale Gefahrgut-Tage

ÉDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

L'épidémie de coronavirus affecte aujourd'hui profondément le transport international ferroviaire et les activités de l'OTIF. En effet, en tant qu'organisation intergouvernementale, l'OTIF dépend par définition de ses échanges constants avec ses membres et organisations partenaires. Les mesures, désormais bien connues, de lutte contre la COVID-19 l'ont donc poussée à changer fondamentalement sa manière de travailler.

En premier lieu, cela a impliqué le passage en télétravail de tout le personnel du Secrétariat, qui a heureusement pu s'organiser avec flexibilité et positivité. En revanche, il s'est révélé plus compliqué de mener à bien des activités classiques comme les réunions des organes de l'OTIF et les réunions avec d'autres organisations. Néanmoins, malgré l'annulation ou le report des réunions présentiels, il a été possible de prendre les décisions nécessaires pour l'évolution des appendices à la COTIF. Pour l'heure, nous élargissons notre expérience en testant des outils numériques à même de pourvoir aux particularités de l'OTIF comme organisme législatif international disposant de trois langues de travail, même si nous avons conscience que les réunions physiques ne pourront jamais totalement être remplacées.

Avec la crise, les transports ferroviaires internationaux font face à des défis majeurs. Ainsi, dans le domaine du fret ferroviaire transfrontalier en particulier, les chemins de fer comme dorsale d'approvisionnement ainsi que l'existence et l'utilisation de systèmes juridiques éprouvés depuis de nombreuses années, comme la COTIF, se sont révélés cruciaux. En outre, des règles supplémentaires de gestion de crise ont pu être mises en place très rapidement dans le domaine des marchandises dangereuses.

En transport de voyageurs également, un service ferroviaire minimal a dû être fourni, si nécessaire avec l'aide de l'État. Avant la crise du coronavirus, les chemins de fer étaient perçus comme un important moyen d'atteindre les objectifs de développement durable ; aussi faudrait-il préserver cette image positive. À cet égard, il ne fait aucun doute que le transport ferroviaire devra acquérir la résilience nécessaire en temps de crise.

Il est compréhensible qu'en raison de leur urgence, de nombreuses décisions aient été prises unilatéralement et nationalement ces derniers mois. Je suis toutefois convaincu que ces décisions étaient seulement dictées par la nécessité et qu'elles seront rapidement remplacées par des mesures internationales multilatérales. L'OTIF est prête et disposée à y contribuer.

Wolfgang Küpper
Secrétaire général

VISITE DE L'AMBASSADEUR DE LA RÉPUBLIQUE DE SERBIE

Son Excellence, monsieur Goran Bradić, ambassadeur de la République de Serbie, s'est rendu au siège de l'OTIF à Berne le 2 mars 2020, afin de s'entretenir avec le Secrétaire général, monsieur Wolfgang Küpper.

En janvier 2020, monsieur Bradić a été nommé ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République de Serbie auprès de la Confédération suisse. Sa visite au Secrétariat de l'OTIF avait pour but de maintenir le lien entre la Serbie et l'Organisation ainsi que de réaffirmer l'engagement actif de la Serbie en tant qu'État membre au sein de l'OTIF.

La Serbie est membre suppléant du Comité administratif de l'OTIF et

en a assuré la présidence de 2016 à 2018.



L'AGENCE DE L'UE POUR LES CHEMINS DE FER ET L'OTIF : UN OBJECTIF COMMUN

Le 6 mars 2020, le Secrétaire général de l'OTIF, monsieur Wolfgang Küpper, a accueilli monsieur Josef Doppelbauer, directeur exécutif de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, à Berne, au siège de l'Organisation.

Monsieur Küpper avait invité monsieur Doppelbauer pour s'entretenir des champs de coopération présents et futurs entre l'OTIF et l'Agence. Les directeurs de département de l'OTIF participaient également à la réunion.

Partant du principe que le transport ferroviaire international est une composante essentielle du développement économique et du développement durable, les deux hommes ont souligné l'importance du partage d'informations entre l'OTIF et l'Agence et se sont

accordés sur un objectif commun, celui d'assurer un alignement entre les règles et prescriptions de l'UE et les règles et prescriptions internationales de l'OTIF, particulièrement dans le domaine technique.

Depuis 2013, la coopération entre l'OTIF, la Commission européenne et l'Agence est un élément-clé pour des transports internationaux ferroviaires sans discontinuités.



GÉRER LES CONSÉQUENCES DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

Depuis le début de la crise liée à la COVID-19, le Secrétariat de l'OTIF est attentif à l'évolution de la pandémie. Le Secrétariat de l'OTIF appuie également les mesures de protection de la santé publique arrêtées par les États membres et par les autorités de la Suisse, État hôte de l'OTIF.

Afin de gérer au mieux la situation, le Secrétaire général de l'Organisation, monsieur Wolfgang Küpper, a mis en place une équipe de gestion de crise pour discuter et prendre les décisions nécessaires pour l'OTIF en considérant les mesures de confinement adoptées en Suisse et dans les États membres.

Découlant des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et des mesures de la Confédération suisse, plusieurs mesures ont été prises à ce jour.

D'un point de vue pratique, en interne au siège de l'OTIF à Berne, des distributeurs de gel hydroalcoolique ont été installés, des masques ont été achetés et les mesures de protection de base contre le nouveau coronavirus ont été affichées dans les locaux.

Dès mars 2020, les déplacements professionnels n'ont plus eu lieu. L'ensemble du personnel de l'OTIF a travaillé à domicile du 17 mars 2020 au 3 mai 2020. Une reprise

progressive du travail dans les bureaux de l'Organisation a été mise en place du 3 mai 2020 au 31 mai 2020.

Chaque département de l'OTIF a mené son activité en coopération avec l'équipe de gestion de crise.

Nombre de réunions internes et externes avec les parties prenantes ont été organisées à distance. Ainsi le Groupe de travail TECH s'est récemment tenu via la plate-forme MS Teams.

Dans le même temps, des réunions et événements ont été annulés ou reportés en concertation avec les États membres et suivant les règles de procédures des organes de l'OTIF.

Enfin, il est important de souligner que plusieurs mesures relatives aux dispositions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ont été adoptées.

Selon le RID 1.5.1.1, les autorités compétentes des États membres peuvent convenir directement entre elles d'autoriser certaines opérations de transport sur leur territoire par dérogation temporaire aux exigences du RID.

Le Secrétariat de l'OTIF a publié [ici](#) le texte des dérogations

temporaires et la liste des États membres qui les ont signées ; de plus, depuis le début de la pandémie de COVID-19, les quatre documents suivants sont en ligne :

- [RID 1/2020](#) : Accord concernant les certificats de conseiller à la sécurité conformément au 1.8.3.7 du RID
- [RID 2/2020](#) : Accord concernant les contrôles périodiques ou intermédiaires des citernes conformément aux 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.3.4.6, 6.8.3.4.12, 6.9.5.2 et 6.10.4 du RID
- [RID 3/2020](#) : Accord concernant les contrôles et épreuves périodiques des récipients à pression pour le transport de gaz de la classe 2
- [RID 4/2020](#) : Accord concernant les contrôles périodiques ou intermédiaires des citernes mobiles et conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) « UN », conformément aux 6.7.2.19.2, 6.7.3.15.2, 6.7.4.14.2 et 6.7.5.12.2 du RID

DATE INITIALE EN 2020	RÉUNION	STATUT	DATE DU REPORT
16-20 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	ANNULÉE INF.35 OTIF NEWS 12/03/2020	Des journées supplémentaires seront ajoutées à la Réunion commune RID/ADR/ADN prévue en septembre 2020 à Genève.
31 mars - 2 avril	18 ^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »	REPORTÉE RID-20005-CE	6-8 octobre 2020 à Bonn
21-22 avril	3 ^e session du Groupe de travail d'experts juridiques	REPORTÉE OTIF NEWS 18/03/2020	20-22 octobre 2020 à Berne http://otif.org/fr/?page_id=586
22 avril	3 ^e session de la Commission ad hoc sur la coopération	REPORTÉE OTIF NEWS 18/03/2020	22 octobre 2020 à Berne http://otif.org/fr/?page_id=588
25-26 mai	12 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID	REPORTÉE RID-20009-CE-56 OTIF NEWS 15/04/2020	23-27 novembre 2020 à Londres (à confirmer)
27 mai	56 ^e session de la Commission d'experts du RID	ANNULÉE RID-20009-CE-56 OTIF NEWS 15/04/2020	Les décisions nécessaires seront adoptées par voie de procédure écrite.
16-17 juin	13 ^e session de la Commission d'experts techniques	ANNULÉE TECH-20025 OTIF NEWS 26/05/2020	Les décisions nécessaires seront adoptées par voie de procédure écrite.
17-18 juin	40 ^e session du WG TECH	À DISTANCE TECH-20025 OTIF NEWS 26/05/2020	
25-26 juin	133 ^e session du Comité administratif	ANNULÉE OTIF NEWS 28/05/2020	Les décisions nécessaires au bon fonctionnement de l'Organisation seront adoptées par voie de procédure écrite.

Note : Tableau mis à jour le 19 juin 2020

WHAT IS COVID FOR YOU?



COEUR
ORGANE
VIE
INIITIATION
DÉCOUVERTE

CONTENTMENT
OFTE
VANISHES
INTO
DARKNESS

COOPERATION
OPPORTUNITY
VICINITY
INTEGRITY
DETERMINATION

CHAMPIONS
ORGANISATION
VALUES
INTEGRATION
DILIGENCE

CAPABILITY
OF
VANQUISHING
IMMINENT
DANGER

CARRIAGE
OF
VARIOUS
INDISPENSABLE
DEVICES

COFFEE IN THE MORNING AS USUAL
OFFICE AT HOME
VIDEO CALLING WITH THE TEAM AT 4
INDOOR FITNESS
DREAMING THAT IT WILL BE OVER SOON

CHANGE
OPTIMISMUS
VERTRAUEN
INTELLIGENZ
DUMMHEIT

CCHEERFUL
OPTIMISM
VANQUISHED
IN
DESPAIR

CONTINUITY
OPERATION
VIDEO
INNOVATION
DISSEMINATION

CONTRACTING STATES
OTIF
VIDEO CONFERENCE
INTERACTIVITY ON
DANGEROUS GOODS



Merci à M^{me} Price et à toute l'équipe du Secrétariat

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET LA PANDÉMIE ACTUELLE

Le Secrétariat de l'OTIF, et en particulier son département des marchandises dangereuses, est très actif pour résoudre certains problèmes liés à la crise de la COVID-19.

L'application du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) est quelque peu perturbée comme suite aux mesures plus ou moins strictes de confinement adoptées dans les États parties au RID dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques.

Ainsi, en raison de la fermeture temporaire de la majorité des établissements non indispensables, aucune formation et aucun examen de conseiller à la sécurité n'a pu avoir lieu et les épreuves périodiques ou intermédiaires prescrites par le RID pour les wagons-citernes et conteneurs-citernes ne peuvent pas être réalisées dans les délais impartis. Des mesures transitoires ont alors été trouvées pour que les certificats de formation des conseillers à la sécurité restent valables au-delà de leur période de validité et une disposition a été arrêtée pour les wagons-citernes et conteneurs-citernes.

De plus, en coopération avec l'industrie gazière, une solution a été adoptée pour que les bouteilles

à gaz pour gaz médicaux devant subir une épreuve périodique puissent continuer à être utilisées. Solution plus que nécessaire puisqu'en raison de la pandémie de la maladie à coronavirus, la demande en oxygène liquide a été multipliée par 5, la demande en bouteilles d'oxygène par 10 et des réservoirs supplémentaires de stockage d'oxygène doivent être prévus dans les hôpitaux. Il est important de noter que pour assurer la sécurité, les contrôles de sécurité des récipients à pression doivent toujours être réalisés avant et après le remplissage des bouteilles à gaz.

Par ailleurs le Secrétariat de l'OTIF a répondu à diverses questions d'interprétation qui ont été posées par les États

membres. Par exemple, dans quelle mesure la réglementation sur les marchandises dangereuses est-elle applicable lorsque des patients sous appareils médicaux sont transportés dans des trains de voyageurs vers des hôpitaux moins saturés ? Le RID prévoit que les transports d'urgence destinés à sauver des vies humaines sont exemptés des prescriptions. Dès lors, il suffit de prendre les mesures générales permettant d'assurer que ces transports se déroulent en toute sécurité.

Le Secrétariat de l'OTIF demeure à la disposition de ses États membres pour faciliter les transports internationaux ferroviaires en toutes circonstances.



FÉLICITATIONS

Le 17 février 2020, le prix annuel allemand des marchandises dangereuses (*Deutscher Gefahrgutpreis*) a été attribué à M. Helmut Rein, ancien président de la Commission d'experts du RID, du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, du Comité d'administration de l'ADN et du Comité de sécurité de l'ADN et vice-président de la Réunion commune RID/ADR/ADN ainsi qu'ancien directeur du département des marchandises dangereuses du ministère fédéral allemand des transports et des infrastructures numériques.

Ce prix est venu honorer son extraordinaire engagement pour le droit international relatif aux marchandises dangereuses et pour la sécurité du transport de ces marchandises.

C'est au cours d'une cérémonie à l'occasion des 36^e Journées internationales des marchandises dangereuses à Hambourg que le prix lui a été remis par M. Enak Ferleman, secrétaire d'État parlementaire auprès du ministre fédéral allemand des transports et

des infrastructures numériques. Le jury qui a sélectionné M. Helmut Rein parmi les noms avancés a en particulier souligné que dans ses travaux pour l'amélioration de la sécurité dans le transport de marchandises dangereuses, M. Rein gardait toujours à l'esprit non seulement les intérêts du législateur, mais aussi les intérêts des industries concernées et des autorités de contrôle. Dans le cadre de son activité internationale, il a également entretenu des échanges continus avec ses collègues dans d'autres pays.

M. Helmut Rein a activement participé à plusieurs développements du droit international relatif aux marchandises dangereuses : par exemple à la reprise dans la réglementation internationale du concept de conseiller à la sécurité, qui n'existait auparavant que dans la réglementation allemande, à la refonte des prescriptions pour le transport terrestre des marchandises dangereuses ou encore à l'utilisation de la télématique dans le transport de

marchandises dangereuses.

Dans son discours, M. Helmut Rein n'a pas oublié de mentionner ses compagnons de route à l'échelle nationale et internationale, sans qui ses travaux n'auraient pu aboutir.

Le Secrétariat de l'OTIF félicite M. Helmut Rein pour son prix et le jury pour son excellent choix. Dans son rôle de président de la Commission d'experts du RID, l'un des plus importants organes de l'OTIF, les connaissances approfondies de M. Rein sur les questions les plus diverses lui ont permis pendant plus de 17 ans de mener les débats de manière toujours structurée et ciblée. Grâce à sa grande habileté diplomatique, il a su préparer des propositions de compromis supportées ensuite par tous les États parties au RID. Avec son travail, M. Helmut Rein a apporté une contribution déterminante pour la qualité du droit du transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

Jochen Conrad



NOTIFICATIONS DU DÉPOSITAIRE

Depuis le 25 mars 2020 [Bulletin 1/2020](#)

NOT-20015	27.05.2020	Allemagne – Approbation des modifications à la COTIF et aux appendices E et G adoptées par la 13 ^e Assemblée générale
NOT-20012	30.04.2020	Entrée en vigueur des modifications à la Spécification du RNV et à la PTU ATF adoptées par la Commission d'experts techniques par voie de procédure écrites – Corrections à la Spécification du RNV
NOT-20011	27.03.2020	Délégation de l'Union européenne en Suisse et pour la Principauté de Liechtenstein – Note verbale relative à l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique et son annexe

L'OTIF AUX « JOURNÉES BERNOISES »

Le 13 février 2020, le Secrétaire général de l'OTIF, monsieur Wolfgang Küpper, est intervenu lors des Journées bernoises 2020 organisées par le Comité international des transports ferroviaires (CIT).

Pour cette 10^e édition, les Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire ont mis en lumière l'impact de la numérisation sur les contrats de transport de voyageurs et de marchandises. La conférence a également reflété l'état actuel et l'évolution du droit international et du droit européen du transport ferroviaire.

Le Secrétaire général de l'OTIF est intervenu lors de la première

session « Derniers développements du droit ferroviaire du point de vue des institutions législatives et des opérateurs » animée par monsieur Cesare Brand, Secrétaire général du CIT. Monsieur Küpper a présenté les derniers développements de la COTIF : les travaux entrepris jusqu'à présent au sujet de la lettre de voiture électronique, le nouvel appendice H à la COTIF adopté par la 13^e Assemblée générale et les travaux en cours concernant les futures modifications du RID dans son édition 2021.

Monsieur Küpper a ensuite expliqué la démarche de l'OTIF au sujet de la numérisation des documents de transports de

marchandises. Dans un premier temps, le Groupe de travail d'experts juridiques va évaluer l'application et la pertinence des règles de la COTIF sur les documents numériques de transport de marchandises et prendra également en considération les pratiques réglementaires pertinentes d'autres organisations internationales et d'autres modes de transport. Dans un deuxième temps, le Groupe de travail déterminera comment la numérisation doit être soutenue et/ou réglementée par l'OTIF.

Le Secrétariat de l'OTIF remercie vivement le CIT pour son accueil chaleureux.



LE BULLETIN SPÉCIAL VILNIUS



Le Secrétariat de l'OTIF est très heureux de vous annoncer la publication du Bulletin spécial « *Colloque de Vilnius* » ainsi que la mise en ligne de vidéos.

LES TRANSPORTS MULTIMODES ET LE DROIT FERROVIAIRE DE LA COTIF

L'INSCRIPTION DE LIGNES DANS LES LISTES DES LIGNES MARITIMES ET DE NAVIGATION INTÉRIEURE CIV ET CIM

Pourquoi inscrire de nouvelles lignes de navigation ?

L'inscription par les États membres de l'OTIF intéressés de lignes de navigation dans les listes des lignes maritimes et de navigation intérieure prévues à l'article 24 de la COTIF permet aux entreprises ferroviaires et aux compagnies de navigation coopérant avec le secteur ferroviaire de réaliser des transports multimodes fer-mer dans le cadre d'un seul régime juridique, à savoir les RU CIV ou CIM, et de proposer ainsi aux clients des chemins de fer un contrat unique fondé sur un seul document de transport pour les transports multimodes fer-mer. Le changement de régime – du droit ferroviaire au droit maritime et vice versa – est ainsi évité et les divers problèmes qui lui étaient liés (coûts, responsabilités floues, etc.) sont éliminés.

Comment procéder ? À quoi faire attention ?

Notification par un État membre au Secrétaire général de l'OTIF, en accord avec l'autre État membre concerné par la ligne

Les lignes maritimes reliant deux États membres de la COTIF ne peuvent être enregistrées qu'avec l'accord des deux États. En d'autres termes, les deux États doivent vouloir soumettre les transports ferroviaires incluant un trajet par bateau aux règles CIM ou CIV. L'accord des deux États est une condition sine qua non pour l'inscription de toute ligne de ferry ou autre ligne maritime. L'article 24 de la COTIF ne prescrit pas sous quelle forme l'État intéressé par une inscription doit faire preuve de l'approbation du second État. Dans la pratique, un renvoi à un accord conclu avec cet autre État est suffisant pour le Secrétaire général de l'OTIF agissant comme dépositaire.

Données à indiquer obligatoirement pour l'inscription

- Nom et adresse de la compagnie de navigation exploitant la ligne
- Extrémités de la ligne (ports/embarcadères)
- Longueur de la ligne en kilomètres

En option, uniquement pour les lignes maritimes CIM

(pas pour la navigation intérieure) :

- Indication du régime de responsabilité particulier selon l'article 38 des CIM. Les deux États membres concernés doivent également s'être entendus de cette communication.

Département juridique

L'ADMISSION DES VÉHICULES

Les véhicules ferroviaires sont les instruments du trafic international ferroviaire. Aussi les Règles uniformes APTU et ATMF, appendices techniques à la COTIF, ont-elles pour objectif de proposer des règles et procédures harmonisées pour l'admission de ces véhicules au trafic international. Mais qu'est-ce exactement que l'« admission des véhicules » et quels sont les droits et obligations s'y rapportant ? Quelle importance revêtent les APTU et ATMF pour les États qui ont ou veulent développer un trafic international ferroviaire ?

Garantir que les véhicules ferroviaires peuvent être utilisés en sécurité sur un réseau

Le rail est un système techniquement complexe, en raison notamment des nombreuses interfaces entre les véhicules et les infrastructures sur lesquelles ils circulent. Citons par exemple le gabarit, c'est-à-dire la taille du véhicule, par rapport à l'espace libre offert par l'infrastructure ; la vitesse à laquelle un véhicule peut circuler en sécurité sur des courbes et aiguillages particuliers ; la masse ou la charge à l'essieu par rapport à la capacité de la ligne ; ou encore le fonctionnement des systèmes de signalisation qui est essentiel pour les capacités, la gestion du trafic et la prévention des collisions.

En plus de ces interfaces, il importe également qu'un véhicule soit intrinsèquement sûr, par exemple qu'il soit suffisamment résistant pour supporter les charges attendues en exploitation, qu'il puisse absorber l'énergie en cas de collision et qu'il n'y ait pas de risque de choc électrique pour les personnes à l'intérieur ou à proximité du véhicule.

Pour ces raisons et bien d'autres encore, tout véhicule ferroviaire, où qu'il soit utilisé dans le monde, fait l'objet avant son utilisation d'une certaine forme de vérification vis-à-vis des exigences implicites ou explicites applicables.

Les appendices APTU et ATMF à la COTIF forment ensemble la base juridique en droit international à l'harmonisation des exigences et

des procédures pour l'admission des véhicules ferroviaires pour l'utilisation en trafic international.

Les exigences techniques

(Voir également l'article « Les spécifications techniques nationales pour les véhicules en trafic international » publié dans le [Bulletin n° 2/2019](#))

Les prescriptions techniques uniformes

Sur la base des APTU et ATMF, la Commission d'experts techniques adopte, notamment sous la forme de prescriptions techniques uniformes (PTU), des règles détaillées qui couvrent les exigences de construction techniques et les procédures pour la vérification de la conformité. Aux fins de ces règles, tous les États parties reconnaissent et acceptent mutuellement leurs preuves de vérification et certificats techniques délivrés conformément aux Règles uniformes, quel que soit l'État partie émetteur.

Les PTU sont élaborées de manière à contenir toutes les exigences auxquelles les véhicules doivent satisfaire pour circuler librement en trafic international. Les PTU contribuent à garantir sécurité, efficacité et disponibilité, tout en tenant compte de la protection de l'environnement et de la santé publique. Les exigences des PTU portent si possible sur les performances et ne définissent pas de solutions techniques, ce afin de permettre les innovations

et le progrès technologique. Des solutions techniques ne sont imposées que si cela est absolument nécessaire pour l'interopérabilité, notamment dans le cas de la définition des interfaces entre les véhicules et l'infrastructure.

La conception d'un véhicule peut être optimisée pour un type particulier de ligne ou d'exploitation et donc ne pas convenir à l'utilisation sur toutes les lignes. De plus, les réseaux des différents pays peuvent avoir différentes caractéristiques techniques pour des raisons historiques. À ce titre, les PTU peuvent contenir des « cas spécifiques » limitant les conditions d'admission d'un véhicule et son domaine d'utilisation. Il est par conséquent nécessaire que la compatibilité entre le véhicule et les itinéraires qu'il empruntera soit vérifiée. En application de l'article 6, § 2, et de l'article 15a des ATMF, c'est à l'entreprise ferroviaire qu'il incombe de vérifier cette compatibilité.

Les cas spécifiques

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 ; ».

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.

Les spécifications techniques nationales

En plus des exigences des PTU, y compris les cas spécifiques, les États parties peuvent imposer des spécifications techniques nationales et les notifier au Secrétariat de l'OTIF en application de l'article 12 des APTU. Plusieurs raisons peuvent justifier de la nécessité d'une spécification technique nationale :

- pallier l'absence de PTU (pour les véhicules, cela ne concerne que la partie embarquée du système de contrôle-commande et signalisation puisque tous les autres paramètres des véhicules sont couverts par les PTU) ;
- couvrir des points ouverts des PTU (un point ouvert dans une PTU correspond à un paramètre indispensable pour l'acceptation mutuelle des véhicules et leur libre circulation en trafic international, mais pour lequel 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.

L'ARTICLE 12, § 2, DES APTU PRÉCISE L'OBJECTIF ET LE CHAMP D'APPLICATION DES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES :

« 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 :

« 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. L'État partie peut, à tout moment, retirer la disposition temporaire et le notifier au Secrétaire général. »

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, avec leurs justifications. 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.

L'évaluation de la conformité et les avantages de l'évaluation par une tierce partie

En général, l'évaluation de la

conformité d'un produit aux exigences applicables peut être réalisée par une première, deuxième ou tierce partie. Dans le cas de l'évaluation de la conformité d'un véhicule ferroviaire, l'évaluation par une première partie serait une auto-évaluation par le fabricant. L'évaluation de la conformité par une deuxième partie serait une évaluation réalisée par un organisme ayant un intérêt comme utilisateur du véhicule, par exemple l'entreprise ferroviaire en tant qu'utilisateur final ou détenteur du véhicule. L'évaluation par une tierce partie est réalisée par une entité indépendante du fabricant du véhicule et sans intérêt comme utilisatrice du véhicule. La vérification de la conformité des véhicules ferroviaires avec les PTU passe nécessairement par une évaluation par une tierce partie.

L'article 5 des ATMF établit quelles entités ne sont pas habilitées à être des organismes d'évaluation de la conformité aux fins de l'admission des véhicules au trafic international. Il s'agit : des entreprises de transport ferroviaire, des gestionnaires d'infrastructure, des détenteurs de véhicules, des entités chargées de l'entretien (ECE) et des concepteurs et fabricants de matériel ferroviaire, ainsi que des filiales de ces entités. Les organismes d'évaluation réalisant des contrôles au titre des ATMF doivent également satisfaire à un ensemble de conditions relatives à leur indépendance.

Les autorités compétentes d'un État partie peuvent procéder elles-mêmes aux évaluations si elles disposent des compétences techniques, ou transférer en tout ou en partie cette tâche à des organismes d'évaluation. Au sein de l'Union européenne, la vérification de la conformité avec les STI est la tâche des « organismes notifiés ». Ces organismes notifiés sont également reconnus dans le cadre de la COTIF comme compétents pour vérifier la conformité avec les PTU en dehors de l'Union européenne.

Les évaluations par des tierces parties ont pour avantage qu'en raison de l'indépendance des parties, elles peuvent être considérées comme objectives et constituer une base solide pour l'acceptation mutuelle des résultats. De plus, l'évaluation par une tierce partie permet la concentration de connaissances très spécialisées au sein d'organismes d'évaluation qui peuvent potentiellement travailler pour différents clients dans différents États. Cela permet des économies d'échelle et évite à chaque autorité gouvernementale compétente ou chaque entreprise ferroviaire de devoir posséder une telle expertise.

L'admission à l'exploitation internationale d'un véhicule

Les ATMF définissent « admission à l'exploitation » comme le droit octroyé par lequel une autorité compétente autorise un véhicule à circuler en trafic international, et dont témoigne un certificat d'exploitation. Les APTU et ATMF ont pour finalité de permettre l'utilisation de véhicules ferroviaires dans le trafic international entre États parties. Le principe fondamental des ATMF est que les certificats émis au titre des ATMF par un État partie sont valides dans tous les autres États parties. Cela requiert une évaluation de la conformité solide et réitérable, et évite toute duplication des procédures dans différents États.

Entre autres obligations, les ATMF imposent aux entreprises ferroviaires utilisant un véhicule de contrôler la compatibilité entre le véhicule et l'infrastructure et de veiller à ce que le véhicule soit uniquement utilisé selon ses conditions et limites d'utilisation. L'exploitation en sécurité des trains, y compris le système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire, ne relève pas des APTU et ATMF. Cela signifie que lorsqu'une entreprise ferroviaire utilise un véhicule dans un train international, il doit satisfaire aux règles applicables dans l'État où le train circule.

Approbation nationale vs admission internationale

En règle générale, les véhicules ne sont pas exclusivement utilisés en trafic international, mais aussi au moins occasionnellement en trafic national. Par conséquent, un véhicule doit être approuvé pour l'utilisation en trafic national en plus d'être admis au trafic international ; d'un point de vue juridique, il s'agit de deux procédures distinctes. De nombreux États ont néanmoins aligné leurs procédures pour l'utilisation nationale ou régionale (c'est-à-dire intra-Union européenne) sur l'admission au trafic international selon la COTIF. Un État qui délivre à un nouveau véhicule sa première admission au trafic international approuve généralement également son utilisation en trafic national. C'est particulièrement le cas pour les wagons de marchandises.

La mise en œuvre des ATMF par les États membres

(Voir également l'article « L'appendice G à la COTIF (ATMF) et sa mise en œuvre institutionnelle », publié dans le [Bulletin n° 1/2018](#))

En vertu de l'article 5 des ATMF, chaque État partie doit notifier son autorité compétente au Secrétaire général de l'OTIF qui en publie la liste sur le site Internet de l'OTIF. L'autorité compétente est habilitée à admettre les véhicules au trafic international en délivrant un certificat d'exploitation, qui est la preuve de l'admission. Selon les conditions prévues à l'article 6 des ATMF, soit l'admission est valide dans tous les États parties, soit les autorités compétentes des autres États peuvent inviter le demandeur à leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire et d'étendre le domaine d'utilisation du véhicule.

Considérations finales

Le rail est un système complexe et l'utilisation de véhicules sur le réseau des différents États exige un haut degré d'harmonisation des règles et procédures. La mise en œuvre et l'application correctes et cohérentes des dispositions de la COTIF est nécessaire pour l'acceptation mutuelle effective des résultats de la vérification et des certificats par les États parties.

Les appendices APTU et ATMF de la COTIF sont relativement récents puisqu'ils sont entrés en vigueur en 2006 et que le premier jeu de PTU date de 2012. Leurs dispositions sont toutefois essentielles pour le trafic international.

Auparavant, l'utilisation internationale des véhicules reposait largement sur des accords entre chemins de fer mais la fragmentation due à la libéralisation des chemins de fer dans de nombreux États avait rendu les choses plus difficiles. La COTIF apporte un cadre juridique neutre qui peut être appliqué tant dans les États dont le système ferroviaire est libéralisé que dans les États avec des chemins de fer nationaux.

L'application des règles de la COTIF à la plus vaste échelle géographique possible profiterait un maximum aux États parties. Les règles communes sont déjà largement utilisées en Europe, soit par l'application de la COTIF, soit par l'application du droit de l'UE équivalent. Leur application en Asie et en Afrique sera décisive pour la croissance du trafic international ferroviaire intra et inter-continentale. À cette fin, la Commission d'experts techniques examinera volontiers l'inclusion dans les PTU de nouvelles exigences pour couvrir des conditions régionales ou nationales particulières.

Bas Leermakers

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

(Genève, 4-10 décembre 2019)

Les décisions de la 56^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU, deuxième 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 4 au 10 décembre 2019 a eu lieu la 56^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, 6 organisations gouvernementales et 20 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.

Emballages

Trousses de résine polyester

Les trousse de résine polyester se composent de deux éléments : un produit de base appartenant soit à la classe 3 soit à la classe 4.1 et un peroxyde organique comme activateur.

Le code « E0 » est associés aux deux numéros ONU 3269 et 3527 (Trousse de résine polyester, constituant de base liquide/solide) dans la colonne (7b) du tableau A, ce qui signifie que ces produits ne peuvent pas être transportés en quantités exceptées. Pour le

transport en quantités limitées, les valeurs limites de 5 kg / 5 litres s'appliquent selon la colonne (7a).

En revanche, la disposition spéciale 340, qui est également applicable à ces deux numéros ONU, établit qu'un transport en quantités exceptées est possible, mais dans les limites fixées pour chaque composant dans la colonne (7b) du tableau A. Par conséquent, les peroxydes organiques, qui ne sont pas autorisés en quantités exceptées selon la colonne (7b), sont toutefois autorisés dans les

trousses de résine polyester et le code « E2 » leur est assigné.

La Chine a attiré l'attention sur cette contradiction entre l'indication dans la colonne (7b) et la disposition spéciale 340. Le Sous-comité a décidé de biffer le code « E0 » dans la colonne (7b) et de le remplacer par un renvoi à la disposition spéciale 340.



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.

Ces transformateurs doivent être classés dans la rubrique UN 3538 OBJETS CONTENANT DU GAZ ININFLAMMABLE, NON TOXIQUE, N.S.A., pour laquelle l'instruction d'emballage P 006 prescrit entre autres que les robinets des bouteilles à gaz doivent rester fermés pendant le transport (voir également Bulletin 4/2019, p. 18).

Le problème du manque d'étanchéité des transformateurs avait déjà été abordé une première fois à la réunion précédente du Sous-comité d'experts de l'ONU. L'avis avait été formulé que le rejet de faibles quantités de gaz ininflammables, non toxiques, non corrosifs et non comburants dans l'environnement ne posait pas de problèmes du point de vue de la sécurité, à condition d'éviter l'accumulation de gaz asphyxiants dans des espaces confinés. L'Allemagne a cette fois soumis un document révisé, auparavant discuté et adopté par un groupe de travail informel du Sous-comité d'experts de l'ONU.

Une disposition spéciale permettant le transport des objets avec les robinets des bouteilles à gaz ouverts est applicable au numéro ONU 3538. Les gaz autorisés sont l'azote de numéro ONU 1066, les gaz comprimés de numéro ONU 1956 et l'air comprimé de numéro ONU 1002. La suppression des gaz est limitée à 35 kPa (0,35 bar). Les engins de transport dans lesquels sont transportés des objets avec les robinets des bouteilles à gaz ouverts et qui contiennent un gaz

présentant un risque d'asphyxie doivent être bien ventilés et portés la marque de mise en garde pour les engins de transport contenant des marchandises dangereuses à des fins de réfrigération ou de conditionnement.

Clarification de l'instruction d'emballage P 903

L'instruction d'emballage P 903 prévoit dans son alinéa 2 que pour l'emballage des piles ou batteries au lithium d'une masse brute égale ou supérieure à 12 kg, ainsi que pour les assemblages de telles piles ou batteries, des emballages extérieurs robustes, des enveloppes de protection ou des palettes ou autres dispositifs de manutention sont suffisants.

L'industrie des piles et batteries avait signalé que selon la formulation actuelle, chaque pile ou batterie dans un assemblage devait avoir une masse brute égale ou supérieure à 12 kg.

Il est ressorti des discussions du Sous-comité d'experts de l'ONU qu'une référence aux assemblages de piles ou batteries n'était pas nécessaire dans la mesure où la définition de pile et batterie dans le Manuel d'épreuves et de critères établit déjà que les unités composées de plusieurs piles ou batteries, désignées comme des assemblages de piles ou batteries, sont considérées comme des piles ou batteries. Aussi a-t-il été précisé à l'alinéa 2 de l'instruction d'emballage P 903 qu'une seule des piles ou batteries devait atteindre la masse brute minimale imposée.

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

À la précédente session du Sous-comité d'experts de l'ONU, une précision avait été introduite au paragraphe 4.1.1.15, indiquant que

pour les GRV composites, la durée d'utilisation commence à la date de fabrication du récipient intérieur.

Eu égard à cette décision, le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une proposition de l'Allemagne visant à modifier la disposition spéciale d'emballage B 15 de l'instruction d'emballage IBC 02 en ce sens que la réduction de la durée d'utilisation admise de cinq à deux ans ne s'applique également qu'au récipient intérieur des GRV composites et pas à l'intégralité du GRV composite.

Utilisation de matières plastiques recyclées pour tous les emballages en plastique rigide

De nombreux États se sont imposés des objectifs environnementaux pour une utilisation viable des matières plastiques dans la fabrication d'emballages. L'Union européenne a par exemple inscrit ces objectifs dans une stratégie européenne sur les matières plastiques dans une économie circulaire.

À la session précédente du Sous-comité d'experts de l'ONU, la Confédération internationale des fabricants d'emballages en plastique (ICPP) avait déjà présenté un document dans le but d'ouvrir un débat sur une plus large utilisation des matières plastiques recyclées pour les emballages de marchandises dangereuses (voir Bulletin 4/2019, p. 17-18).

Dans les années 1990, les premiers travaux réalisés en vue d'autoriser l'utilisation de matières plastiques recyclées dans le Règlement type de l'ONU avaient débouché sur l'introduction d'une définition des matières plastiques recyclées au 1.2.1 et sur l'autorisation de la fabrication de fûts (1H1, 1H2) et de bidons (3H1, 3H2) en plastiques recyclés.

En raison du caractère nouveau

que revêtait l'utilisation de matières plastiques recyclées dans les années 1990, les prescriptions originelles faisaient bien évidemment montre d'une certaine prudence. Pour l'ICCP, l'expérience acquise avec les fûts et bidons en plastique montre que les matières plastiques recyclées peuvent être utilisées sans risque dans la fabrication d'emballages de marchandises dangereuses. Par conséquent, l'utilisation de matières plastiques recyclées devrait également être autorisée dans la fabrication de GRV en plastique rigide et de GRV composites avec récipient intérieur en plastique.

Un accord général s'est dégagé au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU sur la nécessité de réviser les dispositions existantes du Règlement type afin d'encourager davantage l'utilisation de matières plastiques recyclées pour les GRV dans une optique d'économie circulaire. Étant donné que selon la définition de matières plastiques recyclées au 1.2.1, seuls les matériaux d'emballages industriels usagés peuvent être réutilisés, la Belgique a proposé que le Sous-comité d'experts de l'ONU envisage à l'avenir une approche plus générale pour permettre également l'utilisation de matières plastiques recyclées provenant des collectes consommateurs.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté la proposition de l'industrie d'autoriser l'utilisation de matières plastiques recyclées également pour les GRV en plastique rigide et les GRV composites avec récipient intérieur en plastique. En revanche, aucun soutien n'a été exprimé en faveur de la suppression des dispositions relatives à l'assurance de la qualité. La plupart des experts sont convenus qu'un nombre minimal de prescriptions était nécessaire pour assurer une approche harmonisée de l'assurance qualité. Il a toutefois été admis que certaines d'entre elles pourraient devoir être réexaminées à la lumière de la

révision de la norme ISO 16103 (Emballages — Emballages de transport pour marchandises dangereuses — Matériaux plastiques recyclés) concernant les contrôles de qualité par sélection en lots.

Dispositions concernant les récipients à pression et leurs fermetures

En mars 2014, la Réunion commune RID/ADR/ADN a établi un groupe de travail présidé par l'Association européenne des gaz industriels (EIGA) avec le mandat suivant concernant les récipients à pression :

- clarification de la définition de « récipient à pression » afin d'inclure ou d'exclure leurs fermetures ;
- examen de l'exhaustivité des prescriptions pour la conception, l'évaluation de la conformité et le marquage des fermetures des récipients à pression.

Ce travail avait été décidé parce qu'au chapitre 6.2, il est parfois question de « récipients à pression et leurs fermetures » et parfois de « récipients à pression », ce qui crée une ambiguïté. Étant donné que l'évaluation de la conformité des fermetures est par ailleurs couramment réalisée séparément de l'évaluation de la conformité des bouteilles, fûts à pression et tubes, il était nécessaire de préciser les prescriptions devant être satisfaites lors du premier contrôle des fermetures ainsi que les prescriptions pour le marquage des fermetures.

Il a plus tard été reconnu que ce travail devait s'appuyer sur le Règlement type de l'ONU de façon notamment à pouvoir aussi tenir compte des approches choisies dans différentes parties du monde.

Discutées à la précédente session

du Sous-comité d'experts de l'ONU, les conclusions du groupe de travail informel ont été légèrement révisées pour cette session à la lumière des remarques formulées.

Finalement, les modifications suivantes sont apportées aux prescriptions :

- La définition de « récipient à pression » est clarifiée pour indiquer que ce terme couvre également les fermetures et autres équipements de service. Les récipients à pression peuvent par exemple avoir pour fermetures des robinets, des dispositifs de décompression, des manomètres ou des jauges. En contrepartie, le nouveau terme « enveloppe de récipient à pression » est introduit pour désigner les récipients à pression sans leurs fermetures et autres équipements de service, mais avec leurs éventuels dispositifs indémontables. Par analogie, les termes « enveloppe de bouteille », « enveloppe de fût à pression » et « enveloppe de tube » pourront également être utilisés.
- La définition de « équipement de service », qui n'était jusqu'ici applicable qu'aux citernes, éléments d'un wagon-batterie ou véhicule-batterie et aux grands récipients pour vrac, est étendue aux récipients à pression. Sont considérés comme équipements de service d'un récipient à pression les fermetures, les tuyaux collecteurs, les tubulures, les matières poreuses, absorbantes ou adsorbantes ainsi que tous les dispositifs structuraux, par exemple destinés à la manutention.
- Des précisions concernant les bouteilles d'acétylène sont introduites dans la définition de « pression de service ».
- La définition existante

du terme « récipient cryogénique » correspondait, étant donné la capacité de 1 000 litres indiquée, aux seuls récipients cryogéniques fermés, la capacité des récipients cryogéniques ouverts étant limitée à 450 litres (voir instruction d'emballage P 203) ; le terme est donc précisé en conséquence. Par ailleurs, une définition de « réservoir intérieur » est introduite : il s'agit, dans le cas d'un récipient cryogénique fermé, du récipient sous pression destiné à contenir le gaz liquéfié réfrigéré.

- De nouvelles dispositions établissent pour quels récipients à pression des évaluations séparées de la conformité du récipient et de ses fermetures sont admises et pour lesquels une évaluation finale est requise. De nouvelles prescriptions de marquage sont introduites concernant l'évaluation séparée de la conformité.

Marquage et étiquetage

Différenciation visuelle des étiquettes et plaques-étiquettes relatives aux gaz

À sa précédente session, le Sous-comité d'experts de l'ONU a discuté de la possibilité de modifier les étiquettes de danger de modèle 2.1 (gaz inflammables) et 3 (liquides inflammables) ainsi que les étiquettes de danger de modèle 2.3 (gaz toxiques) et 6.1 (matières toxiques) afin qu'il soit possible de mieux identifier les dangers en cas d'accident, même à distance. Il est alors convenu que la discussion serait dans un premier temps poursuivie au sein d'un groupe de travail par correspondance.

Le groupe de travail par correspondance a tout d'abord donné les arguments pour et contre une modification des prescriptions :

Pour :

- Identifiabilité améliorée grâce à des différences visuelles
- Confusions entre étiquettes de danger et erreurs d'application évitées
- Informations améliorées, en particulier pour les services d'intervention, eu égard au fait que les tâches, la compétence, l'équipement et la formation des équipes d'intervention varient fortement d'un pays à l'autre
- Établissement plus rapide de plus grandes zones de sécurité en cas d'accidents impliquant des gaz

Contre :

- Ré-étiquetage nécessaire de plus de 2 milliards de bouteilles à gaz dans le monde alors qu'elles sont facilement reconnaissables par leur forme
- Disponibilité en parallèle d'autres sources d'information comme les panneaux orange et dans certains cas la mention du numéro ONU sur l'étiquette de danger
- Longs délais de transition nécessaires pour éviter les coûts et possible confusion pendant la période de transition

Un groupe de travail informel s'est réuni pendant les pauses et a conclu que l'utilisation du symbole pour les bouteilles à gaz sur les étiquettes de danger concernant les gaz n'était peut-être pas la meilleure solution. Un compromis pourrait être d'ajouter sur l'étiquette de danger une mention, comme « gaz inflammable » ou « gaz toxique », ou le numéro ONU comme cela se fait déjà dans certaines parties du monde. Concernant les délais de transition plus long, il faut également tenir compte du fait qu'avec la

numérisation progressive les informations pourraient être disponibles électroniquement plus rapidement.

Prescriptions générales de transport

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

Le paragraphe 7.1.3.3.1 du Règlement type de l'ONU prescrit que les engins de transport doivent être structurellement propres à l'emploi en cas d'utilisation pour le transport de matières et objets explosibles de la classe 1. Cette prescription a été reprise au 7.1.2 du Code IMDG. Dans le RID/ADR/ADN, elle apparaît au 7.1.4, mais est toutefois applicable au transport de matières de toutes les classes. Tandis que les prescriptions contenues dans le 7.3.1.13 et le 7.3.2.10 du RID/ADR pour l'adéquation structurelle à l'emploi des conteneurs pour vrac et conteneurs pour vrac souples sont harmonisées dans le RID/ADR/ADN et le code IMDG, les prescriptions en ce sens pour les autres engins de transport sont différentes pour les différents modes de transport (voir également Bulletin 4/2019, p 18-19).

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a appuyé à la majorité l'adoption de la proposition conjointe du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) et de l'Allemagne selon laquelle tous les engins de transport utilisés pour acheminer des marchandises dangereuses devraient être structurellement propres à l'emploi. Il a décidé de retirer le texte faisant référence à l'aptitude structurelle à l'emploi des dispositions spéciales applicables au transport d'explosifs et de le déplacer dans les dispositions générales, à la section 7.1.1 du Règlement type de l'ONU. Il a de plus décidé d'adapter la définition de « structurellement propre à l'emploi » pour tenir compte des

progrès techniques réalisés ces dernières années. Ainsi sur le plan technique, rien ne justifie le critère des 19 mm pour les enfoncements et pliures ; au contraire, son application poserait des problèmes dans la pratique car il est en contradiction avec les documents de la Convention internationale pour la sécurité des conteneurs (CSC) et de l'Organisation maritime internationale (OMI). Il a par ailleurs été décidé d'accorder une attention particulière aux éventuels désalignements d'ensemble et dommages causés aux attaches de levage.

Divers

Remerciements à M^{me} Gudula Schwan

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a été informé que M^{me} Gudula Schwan (chef de la délégation allemande), qui participait depuis 2005 aux travaux du Sous-comité d'experts de l'ONU, allait assumer de nouvelles fonctions à l'échelon national et n'assisterait plus aux réunions. Le Sous-comité d'experts de l'ONU a remercié M^{me} Schwan de son travail et de son engagement et lui a souhaité

beaucoup de réussite dans ses futures activités.

Prochaine réunion

La 57^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU aura lieu du 29 juin au 8 juillet 2020 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
8-9 septembre	Groupe mixte d'experts pour la coordination (À DISTANCE)	DG MOVE	Berne - Suisse
9-10 septembre	41 ^e session du WG TECH (À DISTANCE)		Berne - Suisse
10-18 septembre	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne et Genève - Suisse
6-8 octobre	Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »	BMVI	Bonn - Allemagne
20-21 octobre	3 ^e session du Groupe de travail d'experts juridiques		Berne - Suisse
20 octobre	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
2 juillet	Colloque de l'UTP	UTP*	Berne - Suisse
7-9 juillet	22 ^e session du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (GEURL) – (REPORTÉE)	CEE-ONU	Genève - Suisse
8 juillet	Présentation au <i>European Training Centre for Railways</i> (ETCR) (ANNULÉE)	ETCR**	Bruges - Belgique
25-28 août	Groupe d'experts sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
27-28 août	Assemblée générale de l'UTP	UTP*	Berne - Suisse
2-3 septembre	7 ^e Réunion annuelle des organisations internationales	OCDE	Londres - Royaume-Uni
9 septembre	Groupe d'experts CIM/SMGS	CIT	Berne - Suisse
10 septembre	Groupe de pilotage CIM/SMGS	CIT	Berne - Suisse
28-30 septembre	22 ^e session du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (GEURL)	CEE-ONU	Genève - Suisse

* UTP - Union des transports publics

** ETCR - Collège d'Europe et Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer



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

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