



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°4/2020

Bulletin des
transports
internationaux
ferroviaires

ACTUALITÉS OTIF

- 4 OTIF-DG MOVE-ERA : Signature du second arrangement administratif
- 5 Félicitations au nouveau président du Comité de l'OSJD
- 5 Sondage sur le Bulletin de l'OTIF

COTIF

- 6 Appendice C : une nouvelle édition du RID 2021
- 7 Notifications du dépositaire

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 8 Un partenariat de haut niveau pour la réglementation internationale
- 9 Ateliers pour les États du Conseil de coopération du Golfe
- 10 Plate-forme d'États membres de l'UE sur le transport international ferroviaire de voyageurs
- 11 Nouvelle édition de l'ouvrage *Handel und Transport*

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 12 L'enregistrement des organismes de certification des ECE et des certificats ECE

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 14 Réunion commune RID/ADR/ADN

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

20

Photos

OTIF

ÉDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs
En ces temps incertains, nous sommes tous
à la recherche de **constantes**.

L'OTIF est une telle **constante** : d'une part depuis longtemps déjà en Suisse, son État de siège étroitement lié aux chemins de fer ; d'autre part au sein de l'Union européenne depuis la révision de la COTIF avec le Protocole de Vilnius il y a 20 ans.

C'est dans le domaine technique que cette relation étroite avec l'UE s'exprime le plus. Toutes les questions d'interopérabilité et de sécurité ont connu au sein de l'UE une évolution extrêmement positive, tout comme

l'a été leur reprise par l'OTIF pour les États non membres de l'UE (appendices techniques ATMF et APTU et prescriptions techniques uniformes [PTU] en dérivant).

Quoi de plus naturel que de donner à cette relation les bases formelles nécessaires à la coopération pratique ? Ainsi, fin septembre, un nouvel arrangement administratif a pu être conclu avec la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Cet arrangement est modulaire, c'est-à-dire qu'il permet en plus des domaines de la technique et des marchandises dangereuses d'étendre à l'avenir la coopération à d'autres sphères via l'introduction de nouveaux appendices.

Dans le transport international ferroviaire, la localisation du matériel roulant ferroviaire n'est **pas absolument constante**, du moins pour ce qui est des wagons de marchandises. Par conséquent, des prescriptions particulières applicables à l'international et établissant clairement la responsabilité pour l'entretien du matériel ferroviaire sont nécessaires. La question des « entités chargées de l'entretien » et de leurs tâches dépasse largement le cadre de l'UE et est donc à l'ordre du jour permanent de l'OTIF.

La réglementation internationale pour les marchandises dangereuses est une **véritable constante**. Basé sur les prescriptions de l'ONU et clairement lié au droit de l'UE, le nouveau RID 2021 est intermodal, actuel et particulièrement important. L'OTIF est très fière d'avoir pu, malgré la conjoncture difficile, adopter dans les temps cette nouvelle édition du RID, publiée sur son site Internet.

Vous trouverez de plus amples informations sur tous ces sujets dans le présent numéro. La possibilité vous est de plus donnée de vous exprimer sur la structure du Bulletin. J'attends avec impatience vos retours !

Je vous souhaite à tous de joyeuses fêtes ainsi qu'une bonne et heureuse année 2021 !

Wolfgang Küpper
Secrétaire général

OTIF-DG MOVE-ERA : SIGNATURE DU SECOND ARRANGEMENT ADMINISTRATIF

Le 29 septembre 2020, l'OTIF a signé un arrangement administratif tripartite avec la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA).

Cet arrangement constitue le renouvellement d'une première entente et vient renforcer l'intense partenariat qui existe entre l'Union européenne et l'OTIF en matière d'interopérabilité technique et de transport des marchandises dangereuses notamment.

À la différence du précédent arrangement, les parties ont choisi de supprimer toute date d'expiration et de s'entendre sur un cadre de coopération avec des objectifs communs pour une durée indéterminée.

Restructuré et davantage flexible pour permettre des extensions

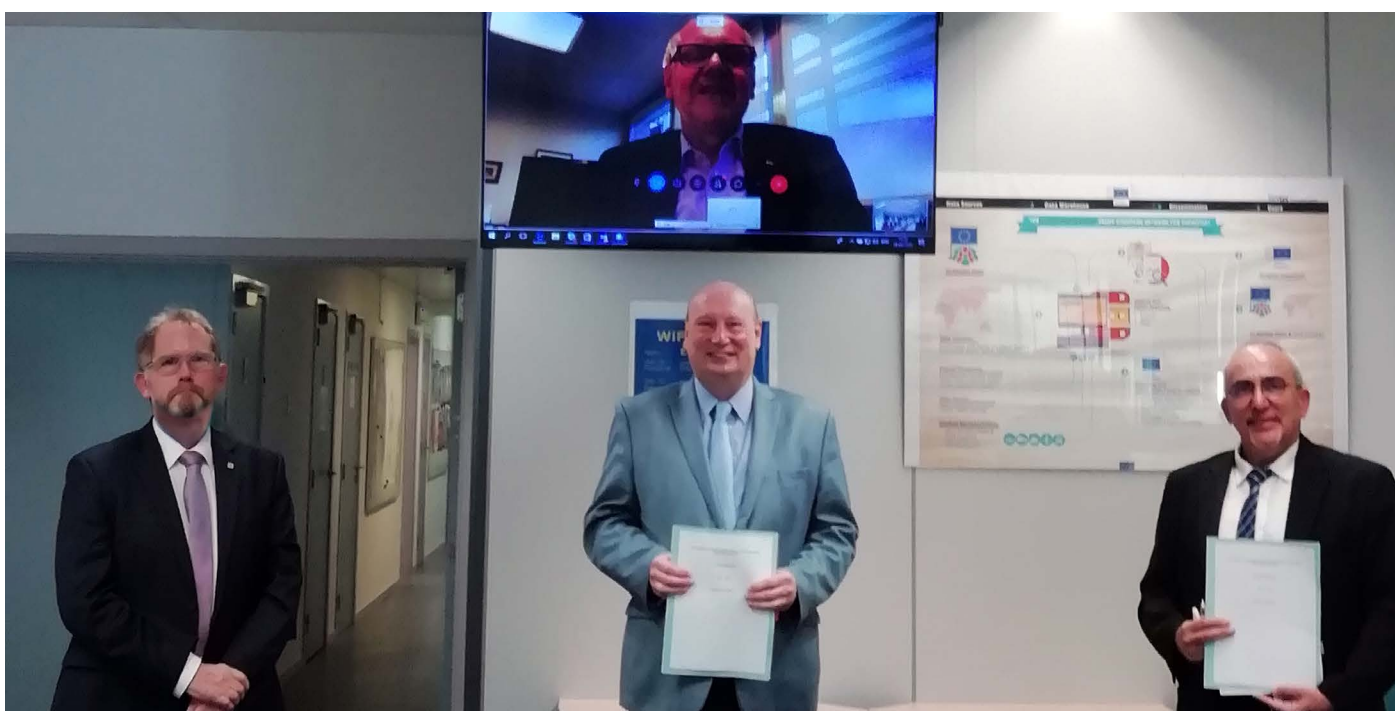
de domaine de collaboration, ce second arrangement administratif développe encore la coopération entre l'OTIF et l'UE :

- il fixe les modalités d'échange d'informations ;
- il établit le cadre de l'interaction entre les règles de l'OTIF et de l'UE pour encore améliorer la compréhension commune ;
- il définit une coopération continue sur les divers registres techniques ;
- il renforce la coordination pour assurer la convergence des règles de droit ferroviaire entre l'OTIF et l'UE ;
- enfin, il fait référence au Groupe mixte d'experts pour la coordination pour assurer la cohérence entre le Règlement concernant le transport

international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et les règles de l'UE.

Signé par M. Henrik Hololei, directeur général de la DG Mobilité et transports, M. Felice Ferrari pour M. Josef Doppelbauer, directeur exécutif de l'ERA, et M. Wolfgang Küpper, Secrétaire général de l'OTIF, cet arrangement administratif traduit la volonté des parties d'améliorer, promouvoir et faciliter le transport ferroviaire international pour un développement plus durable et « vert ».

Non seulement cet arrangement confirme le premier arrangement qui avait été signé à la suite de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF, mais il vient également entériner l'interdépendance et les liens étroits qui existent entre l'OTIF et l'UE.



FÉLICITATIONS AU NOUVEAU PRÉSIDENT DU COMITÉ DE L'OSJD

Du 28 au 30 septembre 2020 s'est tenue par vidéoconférence la XLVIII^e session de la Conférence des ministres de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, était invité à y participer.

Lors de cette session, succédant à M. Tadeusz Szozda, M. Mirosław Antonowicz a été élu président du Comité de l'OSJD, qui est l'organe exécutif de l'OSJD.

Le Secrétaire général de l'OTIF salue l'excellente collaboration

entretenu avec M. Tadeusz Szozda et félicite M. Mirosław Antonowicz pour son élection, lui souhaitant beaucoup de succès dans ses nouvelles fonctions.

SONDAGE SUR LE BULLETIN DE L'OTIF

Le Bulletin des transports internationaux ferroviaires est une publication officielle de l'OTIF (article 23 de la COTIF). Le premier Bulletin est paru en janvier 1893. Depuis, il a beaucoup évolué.

À l'origine publié en français et en allemand, il est devenu trilingue avec l'anglais en 2002. Depuis 2010, cette publication est exclusivement électronique et son contenu s'est adapté aux

évolutions du secteur.

Le Bulletin, actuellement, relate les activités des organes de l'OTIF, informe sur les notifications du dépositaire et contient des informations utiles à l'application de la COTIF. Il donne également à lire des analyses sur des questions

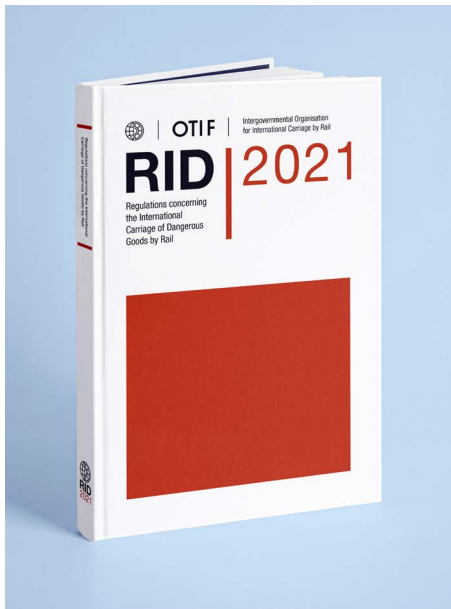
structurantes d'actualité du droit ferroviaire.

Le Secrétariat de l'OTIF a mis en place un sondage afin de mesurer la satisfaction des lecteurs et de mieux connaître leurs attentes concernant le Bulletin.

VOTRE AVIS SUR LE BULLETIN



APPENDICE C : UNE NOUVELLE ÉDITION DU RID 2021



Le 1^{er} janvier 2021 entreront en vigueur les nouvelles prescriptions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Cette édition 2021 remplacera alors l'édition 2019 du RID. En vertu d'une mesure transitoire générale, les prescriptions de l'édition 2019 pourront toutefois encore être utilisées jusqu'au 30 juin 2021. Le cycle biennal de révision des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses a pu être respecté en dépit de la pandémie de COVID-19, grâce à l'adaptation des méthodes de travail.

Le RID s'applique au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses entre ses 45 États parties en Europe, Asie et Afrique du Nord. Dans les États membres de l'Union européenne, il s'applique en outre également au trafic national.

Le RID est harmonisé avec les recommandations des Nations unies pour le transport des

marchandises dangereuses, sur lesquelles sont fondés les règlements pour les marchandises dangereuses propres aux différents modes de transport. Il est également étroitement coordonné avec les prescriptions sur les marchandises dangereuses pour la route (ADR) et la navigation intérieure (ADN), de manière à faciliter le trafic avec tous les modes de transport.

Le RID 2021 comporte plusieurs nouveautés qui tiennent compte des progrès techniques et scientifiques et contribuent à augmenter la sécurité du rail, mode de transport propre et d'une grande efficacité énergétique.

Un nouveau numéro ONU valable dans le monde entier (UN 3549) a été introduit pour les déchets solides générés par les soins médicaux et vétérinaires d'humains et animaux infectés par des matières infectieuses de catégorie A. Les matières infectieuses de catégorie A sont des matières qui, en cas d'exposition, peuvent provoquer une invalidité permanente ou une maladie mortelle ou potentiellement mortelle chez des hommes ou animaux jusque-là en bonne santé. De nouvelles instructions d'emballage sont également incluses pour le transport de ce type de déchets, lesquelles prévoient le recours à des emballages de marchandises dangereuses courants et donc rapidement disponibles en cas de crise. Ces instructions requièrent l'utilisation d'un système d'emballage triple composé d'un emballage intérieur, d'un emballage intermédiaire et d'un emballage extérieur.

Les dispositifs de suivi des

cargaisons et les enregistreurs de données contiennent, aux fins de leur alimentation en électricité, des batteries au lithium ou des piles à combustible qui constituent elles-mêmes des marchandises dangereuses. Ces dispositifs sont fixés sur les colis, suremballages, conteneurs ou compartiments de charge afin, par exemple, d'enregistrer les ouvertures des portes d'un conteneur ou de permettre la localisation. Ils sont utilisés aussi bien pour le transport de marchandises dangereuses que pour le fret conventionnel. Pour éviter que les dispositifs de suivi des cargaisons et les enregistreurs de données soient traités comme des marchandises dangereuses, une exemption générale a été introduite dans le RID qui peut être appliquée pour autant que certaines exigences minimales sont respectées.

Dorénavant, les marquages multiples seront autorisés pour les emballages de marchandises dangereuses, par exemple si ceux-ci ont été admis tant pour les liquides que pour les solides, ou s'ils remplissent les critères de conception et d'épreuve de différents modèles types. Une utilisation flexible des emballages sera ainsi possible.

L'édition 2021 du RID fera référence aux nouvelles listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides et de gaz, qui doivent permettre d'éviter les erreurs lors du remplissage et de la vidange des wagons-citernes et ainsi d'augmenter la sécurité du transport. Elles couvrent toutes les obligations du remplisseur et du déchargeur qui leur incombent en vertu du RID.

Des lignes directrices portant sur l'utilisation de documents de transport électroniques autorisée dans le RID ont été publiées sur le site Internet de l'OTIF ; elles permettent de s'assurer qu'en matière de force probante et de disponibilité des données pendant le transport, les procédures utilisées sont au

moins équivalentes à l'utilisation de documents papier. Publié dans les trois langues de travail de l'OTIF (allemand, anglais et français), le RID 2021 peut être consulté sur le site Internet de l'Organisation (www.otif.org). Une version russe sera également mise en ligne dans le courant de l'année 2021.

Les versions anglaise et française sont imprimées par deux maisons d'édition, dont les coordonnées sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF.

Jochen Conrad

NOTIFICATIONS DU DÉPOSITAIRE

Depuis le 16 septembre 2020 ([Bulletin 3/2020](#))

NOT-20048	08.12.2020	Nomination de S. Exc. Monsieur Victorio Redondo Baldrich, Ambassadeur d'Espagne en Suisse, comme Représentant permanent de l'Espagne auprès de l'OTIF
NOT-RID-20045	02.11.2020	Correction des modifications au RID (annexe de l'appendice C à la Convention) adoptées par la Commission d'experts du RID par voie de procédure écrite
NOT-RID-20044	02.11.2020	Entrée en vigueur des modifications au RID (annexe de l'appendice C à la Convention) adoptées par la Commission d'experts du RID par voie de procédure écrite
NOT-20043	07.10.2020	Turquie – Ratification des modifications à la COTIF et aux appendices D, F et G adoptées par la 12 ^e Assemblée générale
NOT-20038	09.10.2020	Décisions prises par la Commission d'experts techniques par voie de procédure écrite : Modification des PTU Bruit, Wagons, Marquage. Révision intégrale des règles ECE et des spécifications des registres de véhicules
NOT-20037	24.09.2020	Hongrie – Ratification des modifications à la COTIF et aux appendices E et G adoptées par la 13 ^e Assemblée générale
NOT-20032	18.09.2020	France – Approbation des modifications à la COTIF et aux appendices E et G adoptées par la 13 ^e Assemblée générale

UN PARTENARIAT DE HAUT NIVEAU POUR LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE

Le 3 septembre 2020, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a participé à la 7^e Réunion annuelle des organisations internationales organisée par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

La réunion s'est tenue à distance par vidéoconférence. Elle s'est déroulée en deux temps : un premier webinar de haut niveau portant sur la coordination des organisations internationales et de leurs États membres face à la crise mondiale et un deuxième webinar sur l'établissement d'un recueil des pratiques des organisations internationales.

Lors de la réunion, les secrétariats des organisations internationales participants ont publié une [déclaration commune](#) portant sur un partenariat des organisations internationales pour une activité réglementaire efficace, au sein duquel le Secrétariat de l'OTIF va s'attacher notamment à :

- échanger des informations, des expériences et des meilleures pratiques en matière d'élaboration de règles internationales ;
- identifier les principaux défis et opportunités prioritaires dans l'élaboration des règles internationales, en vue de faire progresser la compréhension dans ces domaines, de réduire les chevauchements et

d'éviter les doubles emplois, et d'encourager une action coordonnée ;

- promouvoir une plus grande communauté, compatibilité et synergie dans l'élaboration des règles internationales.

Saisissant cette opportunité, le Secrétariat réitère son engagement pour une élaboration plus efficace

des règles internationales ainsi que pour une meilleure coordination internationale.

Renforcer la coopération de l'OTIF avec d'autres organisations et associations internationales pertinentes est crucial afin que l'Organisation mène à bien le but qui lui est fixé dans l'article 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).



ATELIERS POUR LES ÉTATS DU CONSEIL DE COOPÉRATION DU GOLFE

Le 7 septembre 2020, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, et le chef du département juridique, M. Aleksandr Kuzmenko, ont présenté par vidéoconférence les appendices B (CIM), D (CUV) et E (CUI) de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et ont animé un atelier consacré à la COTIF et précisément au transport de marchandises.

Ce premier atelier destiné aux experts des États membres du Conseil de coopération du Golfe (CCG) est venu inaugurer un cycle de quatre ateliers spécifiques sur l'application de la COTIF et de ses appendices.

Le Secrétaire général de l'OTIF tient à remercier le Secrétaire général du CCG, S.E. Nayef Falah M. Al-Hajraf, ainsi que les équipes en charge du projet ferroviaire au sein du CCG et en particulier M. Khalid Al-Olayan, directeur du département des

transports, pour le lancement et l'organisation du cycle d'ateliers.

Décidé en juillet 2019 lors du voyage à Koweït du Secrétaire général de l'OTIF, ce cycle d'ateliers vient renforcer le partenariat entre le CCG et l'OTIF. Il est clair que la COTIF offre des réponses et des outils juridiques aux États du CCG dans leur projet de relier l'ensemble des pays de la péninsule arabe par un réseau ferroviaire moderne de transport de fret et de voyageurs complètement interopérable. La volonté d'interopérabilité dans la péninsule est le résultat d'une vision stratégique où le réseau en construction pourra aussi servir de hub pour les échanges avec l'Europe, l'Asie et l'Afrique du Nord.

Grâce à la signature du mémorandum d'accord avec le CCG en 2014, l'OTIF joue un rôle de partenaire privilégié dans le développement de ce nouveau réseau ferroviaire et, avec la COTIF, apporte des outils juridiques d'interopérabilité.

La constitution de ce réseau ferroviaire dans la péninsule arabe est un défi complexe tant au niveau technique (désert et climat extrême) que juridique (développement d'un réglementation complète). Défi qui, accompagné d'une adhésion à terme de la péninsule à la COTIF, permettra également à l'OTIF de progresser et de trouver l'inspiration pour des solutions innovantes.



PLATE-FORME D'ÉTATS MEMBRES DE L'UE SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Partant du constat que le transport ferroviaire international de voyageurs n'a pas encore atteint son plein potentiel au sein de l'UE, la nécessité de développer le transport international de voyageurs a été discutée lors d'une réunion à haut niveau entre les représentants des États membres de l'UE, les représentants de pays tiers et la Commission européenne le 15 novembre 2019. Puis, en juin 2020, a été publiée une déclaration signée par des États membres de l'UE et des pays tiers ainsi que par des organisations internationales, dont l'OTIF.

C'est dans ce contexte que la plate-forme d'États membres et de pays tiers coopérant étroitement avec la Commission européenne

a été créée. Sa vocation est de promouvoir la coopération avec tous les États membres de l'UE, la Commission européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, Shift2Rail et l'OTIF pour améliorer les services ferroviaires internationaux de voyageurs et pour inclure de manière globale les voyageurs ferroviaires internationaux dans le cadre du « pacte vert » de l'Union européenne.

Un de ses objectifs ultimes est de faire du chemin de fer une alternative attrayante sur des distances où il n'est actuellement pas compétitif.

Invité à participer par vidéoconférence à la Plate-

forme de l'UE sur le transport international ferroviaire de voyageurs le 30 septembre 2020, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a présenté dans l'après-midi les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (RU CIV) comme le cadre historique et pertinent en faveur du transport international de voyageurs.

Lors de cette réunion, il a par ailleurs été décidé que l'OTIF serait membre de la plate-forme avec statut d'observateur officiel sans droit de vote.

La prochaine réunion se tiendra le 16 décembre 2020.

NOUVELLE ÉDITION DE L'OUVRAGE *HANDEL UND TRANSPORT*

Paru pour la première fois en 2002 sous le titre *Handel und Transport* (« Commerce et transport »), le guide relatif aux transports de marchandises dans la pratique du commerce extérieur élaboré par Kurt Spera, qui fut pendant de longues années président de l'Association internationale des tarifeurs (IVT) et conseiller honoraire de l'OTIF, met en relation le droit du transport international de marchandises, y compris les instruments permettant sa mise en œuvre, avec le droit et les instruments pour le commerce international.

Dans sa systématique et sa teneur, l'ouvrage s'appuie sur les grands principes suivants.

Les transports internationaux – dont le droit, pour ce qui est du trafic ferroviaire en Europe, en Afrique du Nord et dans une partie de l'Asie, est l'un des piliers de l'activité de l'OTIF – sont fondés sur de multiples contrats de droit privé auxquels s'appliquent la Convention des Nations unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (CVIM) ainsi que les incoterms de la Chambre de commerce internationale (CCI) comme parties intégrantes des contrats. Lesdits incoterms sont des clauses normalisées appliquées dans le monde entier relatives aux relations essentielles entre les parties à un contrat de droit privé, en particulier concernant la répartition des obligations ainsi que le lieu et le moment du transfert des risques.

Deuxièmement, le fait que la plupart des transports réalisés dans le cadre du commerce international le sont via plusieurs modes de transport, c'est-à-dire en trafic multimodal ou combiné, doit être pris en considération.

Enfin, en plus des principaux acteurs du commerce (exportateurs/importateurs) et de la vente (vendeurs/acheteurs) ainsi que du transport (expéditeurs/transporteurs/destinataires), de nombreuses personnes interviennent comme intermédiaires (transitaires, agents de transport, prestataires de services logistiques, etc.).

La troisième édition¹ récemment publiée de l'ouvrage offre une couverture complète de tous ces sujets. Le collectif d'auteurs qui s'est joint à l'auteur original, malheureusement décédé l'année dernière, et qui comprend un spécialiste reconnu des transports et de la logistique de l'université de sciences économiques de Vienne, un haut fonctionnaire de la CCI en Autriche et un ancien haut fonctionnaire de l'OTIF, a non seulement procédé à une mise à jour générale de l'ouvrage en en redéfinissant partiellement les grands axes et en révisant les textes, graphiques et tableaux mais a également introduit de nombreux compléments détaillés. En plus de renvois multipliés à des sources, sur Internet en particulier, les utilisateurs de l'ouvrage pourront surtout profiter d'une toute nouvelle liste de mots-clés et abréviations.



Les renvois sporadiques à la réglementation autrichienne, pays d'origine de l'ouvrage, ne limitent toutefois pas les possibilités d'application internationale de l'ouvrage, d'autant que des dispositions similaires existent souvent dans d'autres pays.

La visée de l'ouvrage est d'une part de permettre aux personnes intéressées ou en formation de s'initier rapidement à cette thématique et d'en acquérir des fondements, et d'autre part de proposer aux spécialistes une abondance de détails spécifiques pour approfondir leurs connaissances et d'indications utiles dans la pratique. Aux lecteurs maintenant de juger si et dans quelle mesure ces objectifs sont atteints.

Gustav Kafka

¹ Spera K., Schramm H.-J., Kafka G., Krumpel P., *Handel und Transport*, 3^e édition, Kitzler Verlag, Vienne, 2020, ISBN 978-3-903285-04-0.

L'ENREGISTREMENT DES ORGANISMES DE CERTIFICATION DES ECE ET DES CERTIFICATS ECE

Quel est le processus et quelles sont les étapes à suivre pour enregistrer les organismes de certification des entités chargées de l'entretien (ECE) et les certificats ECE dans le registre des ECE conformément aux Règles uniformes ATMF ?

Introduction

En vertu de l'article 15 des ATMF, une entité chargée de l'entretien (ECE) doit être assignée à tout véhicule destiné à être utilisé en trafic international. L'ECE a pour tâche de garantir, au moyen d'un système de maintenance, que le véhicule concerné est apte à circuler en toute sécurité. Elle doit être certifiée par un organisme de certification des ECE indépendant qui vérifie qu'elle satisfait aux exigences harmonisées. Les règles devant être appliquées par les organismes de certification des ECE sont définies dans l'annexe A aux ATMF (« Règles ECE »).

Aujourd'hui, les règles de l'annexe A sont en cours de révision, dans le but notamment d'en étendre le champ d'application des seules ECE pour wagons de marchandises aux ECE de tous les types de véhicules. C'est sur les règles révisées pour la certification et l'audit des entités chargées de l'entretien adoptées par voie de procédure écrite le 30 septembre 2020 (voir [circulaire NOT-20038](#)) qu'il est fait référence ici.

Pour plus d'informations concernant les tâches des ECE et leur certification, voir le [Bulletin 4/2019](#) (pages 12 à 15).

Le registre des ECE

En vertu de l'article 13, § 1a, des ATMF, « l'Organisation crée et tient à jour, ou rend accessible, un registre des certificats des

entités chargées de l'entretien (ECE) et des organismes de certification des ECE ». Tous les organismes de certification des ECE et certificats ECE délivrés devraient être enregistrés dans ce registre électronique. Comme suite à une décision de la Commission d'experts techniques, en 2014, l'OTIF et l'Union européenne ont établi un registre commun des ECE dont l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer est le conservateur. Le [registre des ECE est accessible au public](#) et permet aux utilisateurs, comme les détenteurs de véhicules, les autorités et les entreprises ferroviaires, de vérifier si une ECE est certifiée, quels sont le champ d'application et la validité du certificat et quel organisme de certification des ECE a délivré le certificat. Le registre des ECE inclut une base de données des organismes de certification et une base de données des certificats ECE.

Les organismes de certification des ECE

Les certificats ECE sont délivrés par les organismes de certification des ECE aux ECE satisfaisant à toutes les exigences applicables. Les États parties aux ATMF doivent notifier au Secrétaire général de l'OTIF les organismes de certification sis sur leur territoire. Il est important de noter que les États parties ne sont pas tenus d'avoir un organisme de certification des ECE étant donné qu'un demandeur de certificat ECE peut avoir recours aux services d'un

organisme de certification des ECE situé dans un autre État partie.

Selon l'article 6 des règles ECE, les États parties informent le Secrétaire général de leurs organismes de certification selon trois options. Premièrement, la compétence peut être attribuée directement à l'autorité compétente au sens de l'article 5 des ATMF. Deuxièmement, les États parties peuvent informer le Secrétaire général que l'organisme d'accréditation national est compétent pour accréditer les organismes de certification des ECE. Troisièmement, les États parties peuvent informer le Secrétaire général qu'un organisme national, autre que l'organisme d'accréditation, est compétent pour reconnaître les organismes de certification des ECE. Si un État partie choisit la seconde option, l'organisme national d'accréditation doit informer directement le Secrétaire général de tout organisme de certification des ECE qu'il accrédite.

Sur décision de chaque État partie, les organismes de certification des ECE peuvent être des entités publiques ou privées. Néanmoins, « [d]ans ses prises de décision, l'organisme de certification est indépendant, des points de vue structurel et opérationnel, des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des détenteurs, des fabricants et des entités chargées de l'entretien, et ne fournit pas de services similaires » (annexe I aux Règles ECE). Les États parties sont tenus de veiller à ce que tous les

organismes de certification des ECE se conforment aux critères et principes applicables selon l'annexe A aux ATMF.

Les États parties doivent également informer le Secrétaire général de tout changement de situation concernant les organismes de certification des ECE notifiés.

L'enregistrement des organismes de certification des ECE dans le registre des ECE

Lorsqu'un organisme de certification des ECE lui a été notifié, le Secrétaire général en informe le conservateur du registre des ECE. De son côté, le conservateur

inclut cet organisme dans la base de données des organismes de certification des ECE et lui accorde l'accès à la base de données des certificats ECE pour qu'il puisse par la suite y enregistrer des certificats de manière autonome.

L'enregistrement des certificats ECE dans le registre des ECE

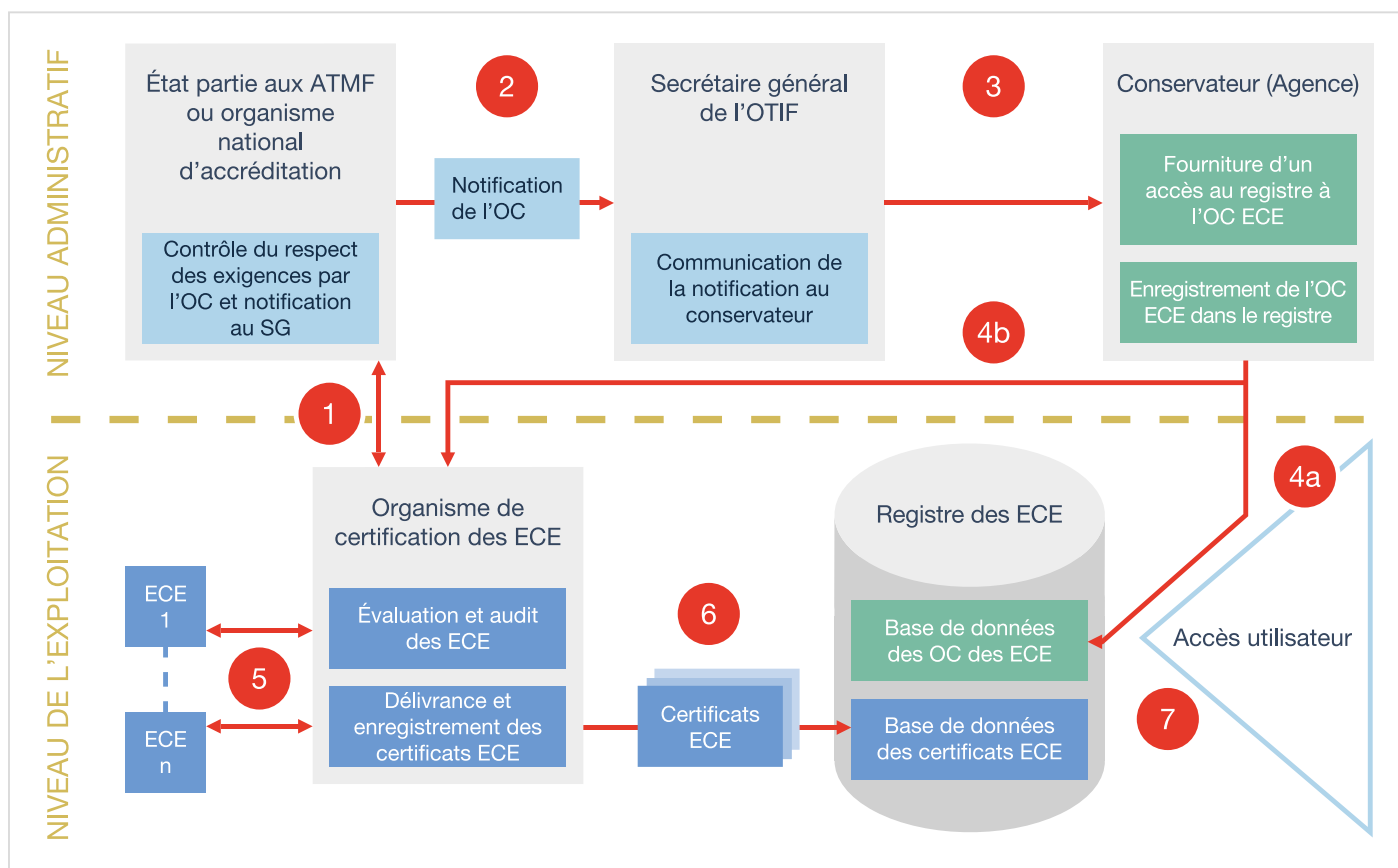
Lorsqu'un organisme de certification des ECE reçoit une demande de certification ECE d'une entité chargée de l'entretien, il vérifie si cette ECE satisfait à toutes les exigences énoncées dans l'annexe A aux ATMF. Si c'est le cas, il peut délivrer un certificat

ECE et l'enregistrer dans la base de données des certificats ECE. L'organisme de certification des ECE doit également effectuer des audits des ECE déjà certifiées pour vérifier le respect constant des exigences.

L'organisme de certification des ECE doit enregistrer lui-même directement les certificats ECE délivrés, modifiés, renouvelés, suspendus ou révoqués par lui, de manière à tenir à jour tous les certificats qu'il a délivrés.

Le diagramme suivant illustre les processus décrits plus haut.

Dragan Nešić et Bas Leermakers



RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN

(Berne, 10-11 septembre, et Genève, 14-18 septembre 2020)

La session de printemps de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies aurait dû avoir lieu du 16 au 20 mars 2020 à Berne. En raison des risques liés à la propagation du virus de la COVID-19, cette session a dû être reportée en dernière minute. Afin de combler le retard ainsi pris dans les travaux, il a été décidé que la session d'automne de la Réunion commune durerait deux jours supplémentaires. Pour des raisons d'organisation, il était prévu que la session se tiennent à Berne les 10 et 11 septembre et à Genève du 14 au 18 septembre 2020. Face à la recrudescence du nombre de cas dans certains États parties au RID, à l'ADR et à l'ADN durant l'été, les secrétariats ont décidé que la Réunion commune prendrait la forme d'une vidéoconférence (10 et 11 septembre) et d'une réunion hybride à laquelle il serait possible de participer tant physiquement qu'à distance (14-18 septembre 2020). Pour les deux parties de la session, une plate-forme Web multichaine a été utilisée grâce à laquelle les discussions ont pu être menées dans les quatre langues de travail (allemand, anglais, français, russe).

À cela s'est ajouté la complication que seules deux salles de réunion de l'Organisation des Nations unies à Genève disposent actuellement des équipements nécessaires pour la tenue de réunions hybrides. À cause d'autres conférences de l'ONU, une seule de ces salles était à la disposition de la Réunion commune, le matin uniquement. Par conséquent, seules les séances du matin ont pu être officielles. Les

séances de l'après-midi étaient informelles et seulement en langue anglaise.

Par suite de l'annulation de la session de printemps de la Réunion commune, 66 documents officiels et 64 documents informels étaient à l'ordre du jour. Malgré les conditions difficiles, presque tous les documents ont pu être traités.

27 États, l'Union européenne et 15 organisations non gouvernementales étaient représentés à la session.

Citernes

19 documents officiels et 14 documents informels concernant les citernes ont été transmis pour examen au groupe de travail sur les citernes, qui s'est réuni en parallèle de la Réunion commune, également par vidéoconférence. 47 experts de 16 États et 5 organisations non gouvernementales ont participé aux travaux de ce groupe de travail.

Très grands conteneurs-citernes

Deux questions ont été examinées en lien avec les discussions menées au sein de la Commission d'experts du RID concernant les très grands conteneurs-citernes transportés en trafic ferroviaire européen, dont la capacité peut atteindre 73 500 litres et la charge utile jusqu'à 66 tonnes. La première portait sur la fixation de constructions annexes soudées qui, pour les wagons-citernes, doit être réalisée de manière à empêcher que le réservoir ne soit éventré en cas de sollicitations dues à un accident (voir 6.8.2.2.1 du RID). La seconde concernait la résistance à la pression

des dispositifs de fermeture des ouvertures permettant l'inspection intérieure des citernes, qui doivent être conçus pour une pression d'épreuve d'au moins 4 bar (voir 6.8.2.2.4 du RID). Deux fabricants de conteneurs-citernes ayant confirmé que les deux prescriptions étaient aujourd'hui déjà prises en compte, également pour les conteneurs-citernes traditionnels, il a été proposé d'introduire ces exigences dans le RID/ADR pour les conteneurs-citernes également.

Le groupe de travail sur les citernes a estimé que la prescription actuelle du RID visant les constructions annexes soudées des wagons-citernes était formulée de manière trop restrictive en ce qui concerne leur conception. Il a donc choisi une formulation axée sur les objectifs de protection, qui convient tant pour les conteneurs-citernes que pour les véhicules-citernes.

Aucun consensus n'a pu être trouvé concernant la résistance à la pression des dispositifs de fermeture. Pour les conteneurs-citernes destinés au transport de matières pulvérulentes en particulier, exiger une pression de 4 bar ne serait pas justifié puisque celles-ci ne connaissent pas de grands mouvements d'oscillation, à la différence des liquides. Le groupe de travail sur les citernes n'a pour le moment pas donné suite à une proposition visant à ce que la modification proposée soit limitée aux conteneurs-citernes d'une capacité de plus de 40 000 litres. Cette question sera examinée à la prochaine session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2020, conjointement avec une mesure transitoire.

Contrôles périodiques et intermédiaires des citernes destinées au transport de gaz liquéfiés réfrigérés

Le paragraphe 6.8.3.4.6, qui définit les périodicités des contrôles périodiques et intermédiaires des citernes destinées au transport de gaz liquéfiés réfrigérés, a entraîné des difficultés d'application car il n'apparaît pas clairement si l'ensemble du paragraphe se rapporte à ces citernes et si le premier contrôle intermédiaire doit être effectué quatre ans (wagons-citernes) / trois ans (véhicules-citernes) / deux ans et demi (conteneurs-citernes) déjà après le contrôle initial.

Le représentant de l'industrie gazière a expliqué que dans la pratique, le premier contrôle intermédiaire est réalisé six ans (véhicules-citernes) / huit ans (wagons-citernes et conteneurs-citernes) après le premier contrôle périodique. Dans la mesure où les gaz liquéfiés réfrigérés ne sont ni corrosifs ni toxiques, les experts des citernes estiment qu'aucun effet négatif ou situation dangereuse n'est à prévoir s'il n'est pas procédé à un contrôle intermédiaire après le contrôle initial.

Un consensus a également été trouvé sur le fait que les conteneurs-citernes devaient être traités comme les wagons-citernes et véhicules-citernes et que les contrôles intermédiaires des conteneurs-citernes devaient être réalisés selon des intervalles de temps fixes et pas sur décision de l'autorité compétente. Par suite de cette modification fondamentale des prescriptions pour les conteneurs-citernes, une mesure transitoire est introduite, qui permet de continuer à utiliser les conteneurs-citernes après le 1^{er} juillet 2023 si l'intervalle de six ans pour les contrôles intermédiaires est respecté au plus tard à partir de cette date.

Indication des gaz effectivement transportés sur la citerne

Le 4.3.3.3.2 du RID/ADR prescrit que sur les citernes, wagons-batteries/ véhicules-batteries et CGEM, seules les indications relatives au gaz chargé ou au dernier gaz contenu doivent être visibles et que toutes les indications relatives aux autres gaz doivent être masquées. Or pour les citernes à utilisation multiple, le 6.8.3.5.6 prévoit à l'inverse que la désignation officielle de transport et le cas échéant le nom technique de tous les gaz au transport desquels ces citernes sont affectées doivent être indiqués.

Le groupe de travail sur les citernes a estimé que les indications relatives au gaz effectivement chargé ou au dernier gaz contenu pouvaient être trouvées dans le document de transport et sur les panneaux orange et que le 4.3.3.3.2 pouvait donc être supprimé. Des réserves ont toutefois été émises à l'encontre de la suppression du 4.3.3.3.2 en ce qui concerne les wagons-citernes, à cause des panneaux rabattables utilisés sur ces derniers, qui sont couverts par la norme EN 15877-1:2012 sur les inscriptions pour véhicules ferroviaires et sont également mentionnés ailleurs dans le RID. Pour cette raison, le texte ne peut être supprimé pour les wagons-citernes qu'après confirmation du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID.

Isolation thermique des citernes

La disposition spéciale TE 14 applicable au numéro ONU 3257 LIQUIDE TRANSPORTÉ À CHAUD, N.S.A. prescrit que l'isolation thermique directement en contact avec le réservoir, qui est obligatoire pour les citernes transportant de telles matières, doit avoir une température d'inflammation supérieure d'au moins 50 °C à la température maximale pour laquelle

la citerne a été conçue. Selon le représentant de la Russie, sur certains wagons-citernes, le système de chauffage est installé sur la face externe de la citerne. Un consensus s'est dégagé pour qu'il y ait dans ces cas-là adaptation du matériau d'isolation installé sur la surface externe des éléments de chauffage en fonction de la température de ces éléments.

Méthode de traitement thermique des matériaux pour la construction des réservoirs soudés

Le 6.8.2.1.10 comporte une prescription interdisant l'utilisation de l'acier trempé à l'eau pour la construction des réservoirs soudés en acier. Or, cette prescription, qui dans le RID s'applique non seulement aux wagons-citernes mais aussi aux conteneurs-citernes, est absente de l'ADR.

Le représentant de la Russie a souligné que la norme EN 14025 citée en référence pour la conception et la construction des citernes indique que le matériau des citernes doit satisfaire à la norme EN 13445-2, laquelle n'exclut pas les aciers trempés à l'eau.

Il a été convenu que les aciers trempés à l'eau pouvaient en principe être utilisés, à condition de présenter une résistance appropriée et une bonne soudabilité.

Matériau des récipients pour transport d'acide nitrique concentré

Concernant le transport d'acide nitrique hautement concentré contenant plus de 70 % d'acide (UN 2031), le représentant de la Russie a fait observer que le RID/ADR prévoit des exigences différentes quant aux matériaux pour les emballages, les citernes mobiles et les citernes RID/ADR transportant cette matière. Alors qu'aucune

exigence n'est définie concernant les matériaux pour les citernes mobiles, la virole et les fonds des fûts et bidons en aluminium doivent être en aluminium pur à 99 % au moins ou en alliage d'aluminium. Pour les citernes RID/ADR, la disposition spéciale TC 6 prévoit uniquement l'utilisation d'aluminium d'une pureté égale ou supérieure à 99,5 %.

Le représentant de la Russie a proposé d'introduire les alliages d'aluminium dans le champ d'application de la disposition spéciale TC 6. Des recherches et essais en laboratoire auraient montré que les vitesses de corrosion des alliages d'aluminium dans de l'acide nitrique hautement concentré étaient comparables à celle de l'aluminium d'une pureté égale ou supérieure à 99,5 %.

Il a été souligné que des règles générales pour la compatibilité du matériau du réservoir étaient prévues au 4.3.2.1.5 et au 6.8.2.1.9. De plus, il a été confirmé que la disposition spéciale TC 6 comportait en substance une exception pour le calcul de l'épaisseur de paroi et limitait cette épaisseur à 15 mm. La Réunion commune a considéré que rien ne s'opposait à appliquer cette exception pour les alliages d'aluminium appropriés, dont les propriétés mécaniques sont meilleures que celles de l'aluminium pur.

L'adoption des trois propositions de la Russie par la Réunion commune est un parfait exemple de coopération réussie entre les organes de systèmes juridiques différents dans le secteur des chemins de fer. Dans l'espace eurasiatique, le transport ferroviaire de marchandises dangereuses est principalement régi par deux ordres juridiques : le RID, applicable dans les États membres de l'OTIF, et l'annexe 2 au SMGS, applicable dans les États membres de l'Organisation

pour la coopération des chemins de fer (OSJD).

Depuis plus de vingt ans, le Secrétariat de l'OTIF dialogue avec l'OSJD pour tenter d'harmoniser pleinement ces deux ordres juridiques. C'est en ce sens que ses représentants participent avec voix consultative à toutes les sessions de l'OSJD dans le domaine du transport de marchandises dangereuses et veillent entre autres à ce que les dispositions qui y sont adoptées ne soient pas à l'origine de nouvelles divergences dans les prescriptions aujourd'hui pour la plupart harmonisées, à moins que celles-ci ne soient absolument nécessaires en raison des conditions d'exploitation différentes.

En 2018, les États membres de l'OSJD ont décidé de transférer toutes les prescriptions relatives aux wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm dans un nouveau chapitre de l'annexe 2 au SMGS et d'harmoniser pleinement avec le RID les dispositions concernant les wagons-citernes pour voie normale et les conteneurs-citernes. Depuis, les experts des citernes des États membres de l'OSJD, menés par la Russie, travaillent à ce nouveau chapitre qui s'appuie très largement sur les dispositions concernant les wagons-citernes pour voie normale, mais tient compte des conditions particulières d'exploitation pour les voies larges et pour des zones climatiques différentes.

Dans le cadre de ces travaux se sont posées plusieurs questions qui concernent également les prescriptions de construction et d'épreuve pour les wagons-citernes pour voie normale. Le Secrétariat de l'OTIF a encouragé le représentant de la Russie à soumettre ces questions au Groupe de travail

permanent de la Commission d'experts du RID sous son point d'ordre du jour consacré à l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS.

Le représentant de la Russie s'est déclaré disposé à préparer un tel document bien que la Russie n'applique pas elle-même le RID et ne participe aux sessions du Groupe de travail permanent qu'en tant qu'État membre de l'OTIF.

Le Groupe de travail permanent a fait bon accueil aux questions de la Russie. Toutefois, dans la mesure où nombre des ambiguïtés signalées nécessitaient une expertise plus approfondie et concernaient aussi en partie les conteneurs-citernes et véhicules-citernes, il a prié le représentant de la Russie de s'adresser au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune. Cinq propositions ont ainsi vu le jour, dont trois ont été directement adoptées par la Réunion commune après discussion préliminaire au sein du groupe de travail sur les citernes (pour plus de détails, voir article principal sur la session d'automne de la Réunion commune). L'examen d'une autre des propositions, portant sur des ambiguïtés dans le calcul de l'épaisseur de paroi du réservoir, sera poursuivi à la prochaine session.

Mises au point grâce aux échanges intensifs et permanents entre les organes compétents de l'OTIF et de l'OSJD, les trois propositions adoptées contribuent indéniablement à améliorer les prescriptions, en particulier en les adaptant à l'état actuel de la recherche et du développement technologiques. Elles sont le fruit d'une coopération réussie dont le principal objectif est une harmonisation en continu des deux règlements que sont le RID et l'annexe 2 au SMGS.

Propositions de modifications du RID/ADR/ADN

Modification de la disposition spéciale 591

Dans sa version actuelle, la disposition spéciale 591 applicable au numéro ONU 1794 (Sulfate de plomb contenant plus de 3 % d'acide libre) spécifie que le sulfate de plomb ne contenant pas plus de 3 % d'acide libre n'est pas soumis aux prescriptions du RID/ADR/ADN. De ce fait, le sulfate de plomb ne contenant pas plus de 3 % d'acide libre ne peut pas relever de la classe 9, code de classification M7.

La Réunion commune a approuvé une proposition soumise par l'Allemagne pour que soit simplement prévu dans la disposition spéciale 591 que le sulfate de plomb ne contenant pas plus de 3 % d'acide libre n'est pas soumis aux prescriptions de la classe 8. En cas de nécessité, celui-ci pourra alors être classé comme matière dangereuse pour l'environnement.

Modification du chapitre 1.2 RID/ADR

Sur proposition du Portugal, le décodage de toutes les abréviations et acronymes sera supprimé de la section 1.2.1 (Définitions) et transféré dans une nouvelle section 1.2.3. Cette solution s'inspire du Code IMDG dans lequel cette séparation existe déjà. Dans la mesure où la proposition du Portugal s'appuyait sur le RID/ADR 2019, il faut encore procéder à quelques ajustements.

UN 1043 ENGRAIS EN SOLUTION contenant de l'ammoniac non combiné

Selon la disposition spéciale 642, le numéro ONU 1043 ne peut pas être utilisé dans les transports terrestres européens pour l'acheminement d'engrais en solution contenant de

l'ammoniac non combiné, sauf si la matière est transportée dans une chaîne comportant un parcours maritime ou aérien.

Dans le RID/ADR, les numéros ONU 2672, 2073 et 3318 sont utilisés pour le transport d'ammoniac en solution, en fonction de la concentration.

Le transport de numéro ONU 1043, gaz dissous de la classe 2, dans une chaîne de transport pose certains problèmes. Le 2.2.2.2 prévoit par exemple que les gaz dissous ne pouvant être classés sous les numéros ONU 1001, 2073 ou 3318 ne sont pas admis au transport.

La Réunion commune a décidé d'ajouter le numéro ONU 1043 au 2.2.2.2.2, accompagné d'un renvoi à la disposition spéciale 642, de manière à garantir que la rubrique « UN 1043 Engrais en solution contenant de l'ammoniac non combiné » soit utilisée uniquement dans les cas mentionnés au 1.1.4.2. La disposition spéciale 642 est modifiée de manière à indiquer les numéros ONU disponibles dans le RID/ADR pour le transport d'ammoniac en solution. Le code de classification « 4A » est inséré dans la colonne (3b) du tableau A du RID, tel qu'il apparaît déjà dans l'ADR.

UN 1345 CHUTES DE CAOUTCHOUC ou DÉCHETS DE CAOUTCHOUC, sous forme de poudre ou de grains

L'Espagne a relevé des différences entre le Règlement type de l'ONU et le RID/ADR en ce qui concerne le nom et la description du numéro ONU 1345. En effet, dans le Règlement type, la description comporte des indications concernant l'indice granulométrique et la teneur en caoutchouc ; seules les matières dont l'indice granulométrique ne dépasse pas une limite fixée de 840 µm sont considérées comme présentant un danger.

La Réunion commune a approuvé l'alignement du nom et de la description du numéro ONU 1345 sur le Règlement type de l'ONU.

UN 2015 PEROXYDE D'HYDROGÈNE EN SOLUTION AQUEUSE STABILISÉE contenant plus de 70 % de peroxyde d'hydrogène

Le RID, l'ADR et l'ADN comportent deux rubriques différentes pour le peroxyde d'hydrogène, qui distinguent entre les solutions contenant entre 60 % et 70 % de peroxyde d'hydrogène et les solutions contenant plus de 70 %. En outre, dans ces règlements, le numéro ONU 2015 n'est applicable qu'au peroxyde d'hydrogène transporté en solution aqueuse, alors que dans le Règlement type de l'ONU, il comprend également le peroxyde d'hydrogène pur.

La Réunion commune a décidé d'ajouter « peroxyde d'hydrogène stabilisé » dans la désignation du numéro ONU 2015. Dans le tableau A, cet ajout est inséré dans la première des deux rubriques, laquelle s'applique aux solutions de peroxyde d'hydrogène avec une moindre teneur en eau et prévoit des conditions de transport plus strictes.

UN 1872 DIOXYDE DE PLOMB

Le dioxyde de plomb est une matière comburante de la classe 5.1, à laquelle le risque subsidiaire de la toxicité est associé dans le RID/ADR/ADN, mais pas dans le Règlement type de l'ONU. Or, selon une vérification faite par l'Allemagne, aucune donnée fiable n'atteste d'une toxicité aiguë justifiant le risque subsidiaire de la classe 6.1.

La Réunion commune a approuvé la suppression de la toxicité comme risque subsidiaire. Les conditions de transport incluses dans le tableau A seront alignées sur celles des autres

matières avec le code classification O2 du groupe d'emballage III. Le transport en vrac sera en particulier autorisé.

Citernes et conteneurs pour vrac de faible capacité

Le nota au 5.3.2.1.5 du RID/ADR/ADN autorise le transport de citernes d'une capacité maximale de 3 000 litres dans des wagons et véhicules couverts ou bâchés sans qu'il faille apposer de panneaux orange sur les deux côtés latéraux du wagon porteur ou véhicule transporteur. Ainsi, seul le marquage du wagon ou véhicule avec des plaques-étiquettes est prescrit et le transport est comparable à un transport de marchandises dangereuses dans des emballages de grande taille (grands récipients pour vrac (GRV) ou grands emballages).

Pour les wagons et véhicules découverts transportant des citernes d'une capacité maximale de 3 000 litres, le 5.3.2.1.5 reste en revanche applicable. Ces wagons et véhicules doivent porter une signalisation orange lorsque les panneaux orange apposés sur la citerne ne sont pas bien visibles de l'extérieur.

Il en résulte une différence de traitement entre le marquage des wagons et véhicules couverts ou bâchés et celui des wagons et véhicules découverts, que la Suisse considère injustifiée du point de vue de la sécurité. D'autre part, le 5.3.2.1.5 s'applique non seulement au transport de citernes mais aussi de conteneurs pour vrac (introduit dans l'édition 2019). Il convient dès lors d'adapter le nota pour que l'exemption de marquage soit applicable à tous les types de wagons et véhicules transportant des citernes ou des conteneurs pour vrac de faible capacité.

La Réunion commune a approuvé la proposition de la Suisse d'étendre l'exemption prévue dans le nota

du 5.3.2.1.5 aux conteneurs pour vrac et aux conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM). La signalisation orange n'est plus non plus nécessaire pour les wagons et véhicules découverts.

Cadre de gestion des risques dans le transport terrestre de marchandises dangereuses

Avec la collaboration des participants à la Réunion commune, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a élaboré des lignes directrices relatives à l'évaluation des risques dans le transport terrestre de marchandises dangereuses. Celles-ci sont applicables aux trois modes de transport terrestre et ont déjà été publiées sur les sites Internet de la Commission européenne et de l'Agence.

Ces lignes directrices fournissent à toutes les catégories d'utilisateurs éventuels, y compris les pouvoirs publics, une méthode harmonisée d'évaluation des risques, un processus décisionnel harmonisé, ainsi que des principes à prendre en considération pour adopter des décisions viables en matière de gestion des risques.

La Réunion commune a approuvé un renvoi à ces lignes directrices dans le RID/ADR/ADN. En revanche, le remplacement proposé par l'Agence du renvoi au fil conducteur général pour le calcul de risques lors du transport de marchandises dangereuses, qui apparaissait jusqu'ici dans la note de bas de page 24 au 1.9.3 du RID et dans la note de bas de page 15 au 1.9.4 de l'ADR, a été rejeté. L'application des lignes directrices est volontaire.

Exemptions pour le numéro ONU 3536

La disposition spéciale 389 prévoit que la rubrique UN 3536 (BATTERIES AU LITHIUM

INSTALLÉES DANS DES ENGIN DE TRANSPORT) s'applique uniquement aux engins de transport dans lesquels sont installées des batteries au lithium ionique ou batteries au lithium métal qui sont conçus uniquement pour fournir de l'énergie hors de l'engin. Selon la définition donnée à la section 1.2.1 du RID/ADR, un engin de transport peut entre autres être un wagon, un véhicule ou un conteneur. Aux termes de l'ADR, un véhicule peut être soit un véhicule à moteur soit une remorque.

La disposition spéciale 389 prescrit de plus comment les batteries doivent être arrimées dans les engins de transport de manière à empêcher tout court-circuit, tout fonctionnement accidentel ou tout mouvement significatif lorsque l'engin de transport subit des chocs, est manutentionné, ou est soumis à des vibrations inhérentes au transport. Ces exigences correspondent à l'instruction d'emballage P 903 (2).

La Suisse a avancé que les batteries installées dans des engins de transport ne se distinguaient en rien des batteries des quatre autres rubriques pour batteries au lithium (numéros ONU 3090, 3480, 3091 et 3481) et que les mêmes dispositions et éventuelles possibilités d'exemptions devraient leur être applicables. Un placement en catégorie de transport 2 pourrait en particulier être intéressant pour les remorques dans lesquelles moins de 333 kg de batteries au lithium sont installées. En effet, il n'y aurait alors pas besoin de conseiller à la sécurité, de formation du conducteur ADR, de signalisation orange du véhicule, de placardage, de consignes écrites, etc.

La Réunion commune a décidé d'attribuer la catégorie de transport 2 au numéro ONU 3536.

Rapports des groupes de travail informels

Groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE

Le rapport de la dernière session du groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE comporte six mesures recommandées pour prévenir à l'avenir les risques de vaporisation explosive d'un liquide porté à ébullition (BLEVE). Certaines de ces mesures sont préventives et ont pour but d'éviter la survenue d'un accident ; d'autres visent à atténuer ou à réduire au minimum les effets de l'accident lorsqu'il s'est produit, afin qu'il ne provoque pas de BLEVE :

- Installation de garde-boue métalliques pour prévenir la propagation des feux de pneumatiques à d'autres parties du véhicule. Ces garde-boue métalliques sont déjà prescrits pour les unités mobiles de fabrication d'explosifs (MEMU)
- Installation de systèmes d'extinction d'incendie dans le compartiment moteur (eux aussi déjà prescrits pour les MEMU).
- Installation de soupapes de sécurité, qui sont efficaces en matière de prévention de la BLEVE, sauf dans les cas où la citerne est soumise à une source localisée de chaleur très intense. Toutefois, même dans ces cas-là, la présence de la soupape de sécurité permet de disposer d'un délai supplémentaire pour faire évacuer la zone ou

pour appliquer un dispositif de refroidissement externe pouvant également prévenir une BLEVE.

- Mise en service de dispositifs techniques servant à accroître la sécurité générale de la circulation, comme les systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) et les systèmes d'avertissement de franchissement de ligne (LDWS). Ces mesures auraient par exemple permis d'éviter l'accident de Bologne du 6 août 2018.
- Installation d'un écran de protection entre la cabine et la citerne pour empêcher le transfert de la charge thermique vers la citerne lors d'un incendie de la cabine.
- Utilisation d'alliages d'aluminium expansé pour le réservoir, qui a pour effet de réduire l'énergie cinétique du gaz et permet l'absorption de chaleur grâce à la grande surface du maillage.

La Réunion commune est convenue de donner la priorité aux mesures a), b) et c). Au vu des dates d'application obligatoire des dispositions de sécurité pour les nouveaux poids lourds, déjà décidées par le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29), la Réunion commune a estimé qu'il n'était pas nécessaire d'encourager la mesure d) pour les véhicules de marchandises dangereuses. La Réunion commune est convenue de poursuivre l'examen de la mesure e). La mesure f) n'a pas été jugée pertinente en raison de l'incertitude quant à son efficacité,

de l'incidence sur l'entretien et les contrôles, et du coût d'utilisation de ce matériau. En dehors de ces mesures, les Pays-Bas ont recommandé d'approfondir les recherches sur les revêtements thermiques.

Décès de Klaas R. Tiemersma



C'est avec une grande tristesse que la Réunion commune a appris le décès de Klaas R. Tiemersma (Pays-Bas) le 20 août 2020. Pendant plus de vingt ans, Klaas R. Tiemersma a activement participé aux sessions de la Réunion commune et de la Commission d'experts du RID comme membre de la délégation néerlandaise. Le Président a présenté les condoléances de la Réunion commune à la délégation néerlandaise et à la famille de Klaas R. Tiemersma.

Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune aura lieu du 15 au 19 mars 2021. Les travaux sur l'édition 2021 du RID/ADR/ADN y seront poursuivis.

Jochen Conrad
Katarina Burkhard

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2021

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
15-19 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
13-15 avril	4 ^e session du Groupe de travail d'experts juridiques		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
13-15 avril	4 ^e session de la Commission ad hoc sur la coopération		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2021

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
13 janvier	Groupe de travail thématique sur les détecteurs de déraillement	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
18-19 janvier	Groupe de travail sur la STI Applications télématiques au service du fret	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
19 janvier	Groupe de travail sur la révision des STI	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
27 janvier	Plate-forme de l'UE sur le transport international ferroviaire de voyageurs	Commission européenne	(RÉUNION À DISTANCE)
28 janvier	Groupe de travail thématique sur les attelages automatiques numériques	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
9-10 février	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
9-12 février	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
22-23 février	37 ^e Gefahrgut-Tage		Hambourg - Allemagne
23-26 février	Comité des transports intérieurs	CEE-ONU	Genève - Suisse
23-24 février	Groupe de travail sur la STI Applications télématiques au service du fret	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
9 mars	Groupe de travail sur la révision des STI	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
9-10 mars	Groupe d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'UIC	UIC	(RÉUNION À DISTANCE)
30-31 mars	Groupe de travail sur la STI Applications télématiques au service du fret	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)



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