



Bulletin

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

129^e année
N°2/2021

Bulletin des
transports
internationaux
ferroviaires

ACTUALITÉS OTIF

- 4 Bienvenue !
- 4 La Commission préparatoire ferroviaire
- 5 Les 4^{es} sessions du Groupe de travail d'experts juridiques et de la Commission ad hoc pour la coopération
- 5 Merci !

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 6 Les ateliers pour le Conseil de coopération du Golfe

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE OTIF-COTIF

- 7 Résultats de la Commission ad hoc sur la coopération et du Groupe de travail d'experts juridiques (2019-2021)
- 11 Communications de représentants des États membres

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 16 Les échanges d'informations numériques dans le transport international ferroviaire : dispositions existantes de la COTIF

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 21 57^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU

31 CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos

OTIF

ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

L'année 2021 a été proclamée « année européenne du rail » – un symbole fort s'il en est de l'importance de ce mode de transport écologique dans la réalisation des objectifs de durabilité internationaux.

L'OTIF déploie tous ses efforts pour œuvrer au renforcement du transport international ferroviaire.

Le Protocole ferroviaire de Luxembourg apportera à l'avenir une importante contribution en ce sens. Le 8 avril 2021 a eu lieu 9^e session de la Commission préparatoire pour l'établissement du Registre international du matériel roulant ferroviaire en vertu du Protocole ferroviaire de Luxembourg, suivie d'une table ronde présidée par le Rail Working Group et intitulée « *Building back greener* ». Les deux événements ont vu la participation de représentants internationaux de haut rang et ont de nouveau mis en lumière l'importance du recours aux facilitations apportées par le Protocole aux fins du financement du matériel roulant.

Une nouvelle étape importante a également été franchie quant à l'ouverture de l'OTIF aux pays du Conseil de coopération du Golfe. Des ateliers spécifiques sur l'interopérabilité technique et le transport de marchandises dangereuses ont permis de présenter en détail ces deux sujets aux spécialistes intéressés de la péninsule arabique.

La Commission ad hoc sur la coopération et le Groupe de travail d'experts juridiques ont pour objectif d'améliorer la coopération internationale et de renforcer et consolider l'acquis juridique de l'OTIF. Après quatre sessions de ces deux instances, l'heure est venue de faire un bilan détaillé de leurs réalisations, qui seront pour la plupart présentées à la 15^e Assemblée générale en septembre 2021 pour information et décision.

Vous trouverez également dans ce numéro du Bulletin un article sur la numérisation des informations de transport, un article sur la dernière session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU pour le cycle biennal 2019-2020 dont les décisions seront intégrées dans l'édition 2023 du RID, ainsi que des informations détaillées sur le sondage précédemment mené auprès de nos lecteurs et lectrices.

Bonne lecture !

Wolfgang Küpper
Secrétaire général



Hans Erni, fresque murale, environ 20m², 1965, entrée du Secrétariat.

BIENVENUE !

Madame Beatriz Arias Martín a intégré le Secrétariat de l'OTIF le 6 avril 2021, pour une durée de huit mois, en tant qu'assistante administrative au sein du département de l'administration et des finances.

Originaire de Palencia en Espagne, madame Arias Martín était précédemment conseillère en commerce international pour le compte de la région de Castille-et-León au sein de l'ambassade d'Espagne à Berne.

Dotée d'un master en commerce international et spécialisée en transport et logistique, elle intègre les équipes de l'OTIF avec notamment pour mission d'apporter son concours à l'organisation de l'Assemblée générale de l'OTIF qui se déroulera les 28 et 29 septembre 2021. Madame Arias Martín est également titulaire d'un diplôme de traductrice.

Avec un profil professionnel résolument international, madame Arias Martín apporte au Secrétariat

une assistance pertinente.



LA COMMISSION PRÉPARATOIRE FERROVIAIRE

Le 8 avril 2021, s'est tenue la 9^e session de la Commission préparatoire ferroviaire en vue de l'établissement d'un registre international en vertu du Protocole ferroviaire de Luxembourg. Organisée par le Secrétariat de l'OTIF, la session s'est déroulée en distanciel.

Invitées conjointement par le Secrétaire général d'UNIDROIT, le professeur Ignacio Tirado, et par le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, 28 délégations gouvernementales

ont participé à la réunion, ainsi que la Commission européenne, la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA), la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et l'Union africaine.

La Commission préparatoire était co-présidée par M. Peter Bloch (États-Unis) et M. Antti Leinonen (Finlande). Elle a approuvé une version révisée du projet de Règlement du Registre international. Elle a également pris note des derniers développements depuis

la dernière session. Enfin, elle a été informée des activités du groupe d'experts établi par la CEE-ONU pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire.

Le rapport de synthèse de la Commission préparatoire est publié sous : http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2F-LuxembourgProtocol/2Fb_PrepComm/Doc7-Summary-Report%20-8-April-2021_final_rev-EN.pdf.

LES 4^{es} SESSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL D'EXPERTS JURIDIQUES ET DE LA COMMISSION AD HOC POUR LA COOPÉRATION

Les 4^{es} sessions du Groupe de travail d'experts juridiques et de la Commission ad hoc pour la coopération se sont tenues du 13 au 15 avril 2021. Elles ont réuni plus de 40 participants en distanciel.

Les sessions ont été organisées par le département juridique du Secrétariat de l'OTIF dans un espace dédié aux téléconférences à Genève. La présidente, M^{me} Clio Liégeois, également déléguée de la Belgique, a pu se rendre sur place pour mener les discussions.

Plus d'informations sont disponibles aux [pages 7](#) et suivantes.



MERCI !

Au dernier trimestre 2020, le Secrétariat de l'OTIF a mis en ligne un sondage trilingue à l'attention des lecteurs du Bulletin des transports internationaux ferroviaires. Plus précisément, il s'agissait de mesurer leur satisfaction et de mieux connaître leurs attentes.

Le Secrétariat a reçu un grand nombre de réponses permettant

d'obtenir des résultats probants. Le sondage comportait 29 questions concernant le contenu, la présentation et le format du Bulletin. Les questions portaient sur l'appréciation des lecteurs et sur l'intérêt ainsi que l'utilité de certaines rubriques.

Plus de 70 % des lecteurs interrogés sont satisfaits (30 % très satisfaits) du nouveau design de la

première de couverture. 75 % des lecteurs estiment qu'un sommaire directement accessible sur la couverture est utile (26 %) voire très utile (49 %).

Globalement, la très grande majorité des personnes estime que les articles du Bulletin sont intéressants, clairs et bien écrits. Une large majorité des lecteurs semblent satisfaite de la publication.



LES ATELIERS POUR LE CONSEIL DE COOPÉRATION DU GOLFE

Les 3 et 10 mars 2021, les départements de l'interopérabilité technique et des marchandises dangereuses ont animé, à distance, un atelier avec les membres du Conseil de coopération du Golfe engagés dans le grand projet ferroviaire.

Le Secrétaire général de l'OTIF, monsieur Küpper, a prononcé quelques mots introductifs et a souhaité la bienvenue aux participants.

Messieurs Leermakers et Conrad ont présenté le fonctionnement et les activités de leur département respectif. Ils ont également expliqué les grands principes et avantages :

- des Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions

techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU),

- des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF),
- du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Les participants ont également reçu un fascicule « Interopérabilité technique » à l'issue de l'atelier

animé par monsieur Leermakers.

Les ateliers ont été un succès et les participants très actifs.

Désireux de mettre en place une réglementation ferroviaire compatible avec les règles de la COTIF, les experts du CCG et de ses États membres travaillent activement avec les experts du Secrétariat de l'OTIF en vue d'une adhésion.

Le Secrétariat se félicite de ces ateliers qui illustrent la vitalité du mémorandum d'accord signé en 2014.



RÉSULTATS DE LA COMMISSION AD HOC SUR LA COOPÉRATION ET DU GROUPE DE TRAVAIL D'EXPERTS JURIDIQUES (2019-2021)

Du 13 au 15 avril 2021 ont eu lieu les 4^{es} sessions de la Commission ad hoc sur la coopération et du Groupe de travail d'experts juridiques. Il s'agissait de leurs dernières sessions avant la prochaine session ordinaire de l'Assemblée générale. L'heure est donc venue de dresser un état des lieux de la coopération internationale et des activités juridiques de l'OTIF et de renforcer les méthodes de travail dans ces deux domaines.

En 2018, deux organes subsidiaires ont été établis : la Commission ad hoc sur la coopération et le Groupe de travail d'experts juridiques. Les sessions de la Commission ad hoc sur la coopération et du Groupe de travail d'experts juridiques sont organisées d'affilée, et ce depuis les premières sessions. Les mêmes représentants des États membres et de la Commission européenne participent aux deux organes. De 2019 à 2021, les deux organes se sont réunis à quatre reprises.

Création et mandat de la Commission ad hoc sur la coopération

Par suite des facteurs suivants, coopérer efficacement avec les organisations et associations internationales pertinentes est une condition nécessaire à la réalisation des objectifs de l'OTIF :

- de nombreuses autres organisations intergouvernementales internationales sont compétentes dans le domaine du transport ferroviaire, comme l'OSJD, la CEE-ONU, la CESAP-ONU, l'OCE, etc. ;
- des acteurs privés et leurs associations, comme le CIT, l'UIC, etc., jouent un rôle-clé pour aider le secteur ferroviaire à appliquer le droit de l'OTIF ;
- d'autres types de droit sont applicables au transport

par chemin de fer de sorte qu'il convient de garantir les interfaces et la cohérence nécessaires.

L'une des principales raisons de la création de la Commission ad hoc sur la coopération était d'aller au-delà des moyens de coopération actuels entre les secrétariats, avec la perspective de créer des groupes de contact mixtes avec d'autres organisations, au sein desquels des représentants tant des membres que des secrétariats se rencontreraient.

À sa 13^e session, l'Assemblée générale a entre autres décidé, en application de l'article 13, § 2, de la COTIF, de créer une commission ad hoc sur la coopération pour une période de trois ans. La Commission ad hoc sur la coopération a reçu pour mandat de prendre les décisions concernant la coopération avec d'autres organisations et associations internationales, y compris sur l'établissement et la dissolution de groupes de contact consultatifs avec d'autres organisations et associations internationales ainsi que sur le suivi du fonctionnement des groupes de contact.

Vue d'ensemble des activités et décisions de la Commission ad hoc sur la coopération

La Commission ad hoc sur la coopération a accordé un poids

et une attention particuliers à la coopération avec l'OSJD, l'UPU et des associations internationales.

La coopération avec l'OSJD

Le droit ferroviaire international est principalement développé par l'OTIF et l'OSJD. Dans la plupart des cas, les règles des deux organisations couvrent les mêmes domaines du transport ferroviaire, par exemple les contrats de transport, l'utilisation des wagons, le transport de marchandises dangereuses, etc. Toutefois, certaines règles particulières diffèrent, mais aussi et surtout certains principes fondamentaux comme le degré de liberté commerciale ou, de manière générale, la répartition des compétences entre autorités publiques et acteurs privés.

La Commission ad hoc sur la coopération a exprimé un vif intérêt pour le renforcement de la coopération avec l'OSJD et chargé le Secrétariat de contacter le Comité de l'OSJD. Le Secrétariat de l'OTIF a suggéré à l'OSJD d'organiser un forum ou une réunion spéciale OSJD-OTIF, avec la participation de représentants de membres des deux organisations afin de discuter et convenir de domaines et méthodes de coopération renforcée.

La coopération avec l'UPU

Le transport d'envois postaux entre l'Europe et l'Asie ouvre de vraies perspectives tant pour les opérateurs postaux que pour les entreprises ferroviaires. Pour les premiers, il représente une chance d'organiser des transports d'envois postaux plus rapides que par la mer et à moindre coût que par les airs. Pour les secondes, il offre la possibilité d'augmenter le volume de fret transporté. À la lumière de ces considérations, la Commission ad hoc supervise et guide la représentation du Secrétariat de l'OTIF au sein du Comité de contact UPU-Rail (devenu le Forum UPU-Rail).

La coopération avec des associations internationales

Le système juridique de l'OTIF a pour caractéristique d'accorder aux organismes privés intervenant dans le transport ferroviaire international en particulier une grande liberté commerciale et une large responsabilité dans la définition des mesures d'exécution nécessaires. Cette approche offre la flexibilité requise et permet la concurrence avec d'autres modes de transport. Cela étant, ce large éventail d'associations internationales représente un facteur d'incertitude en matière de responsabilités des différents acteurs et de leurs relations, en particulier pour ce qui est de la mise en œuvre de la COTIF. La Commission ad hoc sur la coopération a donné le mandat au Secrétaire général de clarifier les rôles et responsabilités des associations internationales concernant la mise en œuvre et l'application du régime juridique de l'OTIF. Sur la base de ce mandat, le Secrétariat entend coopérer avec les associations internationales pertinentes sur un guide d'application de la COTIF.

Création et mandat du Groupe de travail d'experts juridiques

Reconnaissant la nécessité d'assurer une approche cohérente et homogène de l'évolution et de l'application du cadre juridique de l'OTIF, le Secrétaire général a mis en place un groupe de travail consultatif d'experts juridiques en décembre 2018. Ce groupe de travail a pour tâche d'assister les organes existants dans le domaine juridique, de faciliter leur fonctionnement et de veiller à la gestion efficace de la COTIF. Il est chargé de travaux préparatoires et a une fonction consultative dans le domaine juridique. Il s'occupe notamment :

- de préparer des projets de modifications ou ajouts à la COTIF ;
- de fournir des conseils et une assistance juridique ;
- de promouvoir et faciliter le fonctionnement et la mise en œuvre de la COTIF ;
- de surveiller et évaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF ;
- de servir de lieu d'échanges et de réflexion où les membres de l'OTIF pourront soulever et discuter des questions juridiques pertinentes.

Vue d'ensemble des activités et décisions du Groupe de travail d'experts juridiques

La veille et l'évaluation des instruments juridiques

Au vu de l'importance de la veille et de l'évaluation systématiques des politiques et législations nationales et internationales, le Groupe de travail d'experts juridiques a examiné et appuyé

une proposition de décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques de l'OTIF. Le Groupe de travail d'experts juridiques a recommandé que l'Assemblée générale de l'OTIF adopte à sa 15^e session la décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques et approuve les notes explicatives l'accompagnant. Il convient en particulier de souligner que :

- surveiller la mise en œuvre et l'application des instruments juridiques de l'Organisation fournit des données sur leur utilisation ;
- une évaluation des instruments juridiques de l'Organisation, à partir des résultats de la veille, est nécessaire pour déterminer leur pertinence et tout besoin de révision.

La mise en œuvre de la COTIF

En attendant l'adoption de la décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques, le Groupe de travail d'experts juridiques a évalué la place de la COTIF dans le droit national des États membres, et a été chargé :

- de recueillir des informations sur la mise en œuvre de la COTIF dans les ordres juridiques nationaux des États membres et l'ordre juridique de l'UE ;
- de recueillir des informations sur les raisons et la nécessité du maintien des réserves émises en vertu de l'article 42, § 1, de la COTIF.

Un rapport complet sera préparé et les éventuelles mesures complémentaires nécessaires seront identifiées dès que la plupart des membres de l'OTIF auront fourni au Secrétariat les informations pertinentes sur la mise en œuvre de la COTIF.

L'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général

À sa 130^e session le 28 février 2019, le Comité administratif a prié le Groupe de travail d'experts juridiques d'étudier la question de la nomination d'un secrétaire général par intérim et celle de l'élection du Secrétaire général et de soumettre des propositions visant à les réglementer.

À partir des meilleures pratiques internationales et des leçons apprises au sein de l'OTIF, le Secrétariat a proposé un instrument juridiquement contraignant réglementant l'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général, qui a été examiné et approuvé par le Groupe de travail avec les notes explicatives y afférentes. Ces propositions seront examinées par l'Assemblée générale à sa 15^e session.

La participation et la représentation des États membres

Le Groupe de travail d'experts juridiques a contrôlé et évalué les exigences juridiques générales ainsi que les règles et la pratique de l'OTIF en matière de participation et de représentation des États membres au sein de l'OTIF. En conséquence, il a examiné et appuyé des modifications du règlement intérieur de l'Assemblée générale concernant la participation et la représentation (pouvoirs). Ces propositions seront également examinées par l'Assemblée générale à sa 15^e session.

À sa 4^e session, à l'issue des discussions sur la nomination de représentants permanents, le Groupe de travail d'experts juridiques a chargé le Secrétariat de préparer un projet d'instrument juridique concernant les représentants permanents. Notons que pendant la session, il a clairement fait consensus que

la désignation d'un représentant permanent ne devrait pas être obligatoire, mais qu'un instrument juridique devrait viser à garantir la clarté, la pleine transparence et l'égalité de traitement pour les États membres qui souhaitent nommer des représentants permanents.

Le projet de la CEE-ONU pour l'uniformisation du droit ferroviaire

À chaque session, le Groupe de travail d'experts juridiques a été informé des derniers développements concernant le projet de la CEE-ONU pour l'uniformisation du droit ferroviaire. Le Groupe de travail d'experts juridiques a examiné les deux approches discutées au sein de la CEE-ONU et tiré les conclusions suivantes :

- un droit d'interface entre la COTIF/CIM et le SMGS ne contredirait, ni ne se recouperait avec la COTIF pour autant que son but soit d'éviter tout conflit avec les RU CIM et le SMGS et de combler une lacune dans les réglementations internationales pour le transport international ferroviaire de marchandises quand ni les RU CIM, ni le SMGS ne peuvent s'appliquer sur l'entièreté du parcours (trafic entre l'Europe et l'Asie) ;
- un seul et unique ensemble de règles juridiques unifiées pour tout transport ferroviaire transfrontalier dans l'espace eurasiatique remplaçant les systèmes juridiques de l'OTIF et de l'OSJD contredirait et se recouperait avec la COTIF. Un tel régime unique ne pourrait être mis au point qu'à long terme, avec l'engagement politique clair et la participation de l'OSJD, de l'OTIF et de leurs membres. Cette approche aurait pour conséquence la dénonciation de deux régimes juridiques éprouvés et fiables,

la COTIF/CIM et le SMGS, ainsi que la dissolution de l'OTIF et de l'OSJD.

De plus, le Groupe de travail d'experts juridiques a appuyé la formation et l'adoption d'un droit d'interface entre la COTIF/CIM et le SMGS, qui ne contredirait, ni ne se recouperait avec la COTIF.

Les interfaces entre les réglementations douanières et de transport

À sa 4^e session, le Groupe de travail d'experts juridiques a commencé l'évaluation de l'application des dispositions particulières des RU CIM concernant les douanes, sur la base d'un document initial sur les interfaces entre les réglementations douanières et de transport. Entre autres partenaires, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) a participé et contribué aux discussions sur le sujet. À l'issue des discussions, le Groupe de travail d'experts juridiques :

- a donné instruction au Secrétariat de lancer des consultations avec les membres de l'OTIF et les parties intéressées au sujet de la nécessité de modifier les dispositions relatives aux douanes dans les RU CIM, en particulier l'article 6 « Contrat de transport », § 7 ;
- a donné instruction au Secrétariat de poursuivre la coopération avec les associations et organisations internationales pertinentes, en particulier la CEE-ONU et l'OMD, dans les limites des compétences de l'OTIF.

Le connaissance

À sa 4^e session, le Groupe de travail d'experts juridiques a commencé l'évaluation de l'application des dispositions particulières des

RU CIM concernant l'utilisation de connaissances, sur la base d'un document initial sur le connaissance. Entre autres partenaires, le Comité international des transports ferroviaires (CIT) et la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI) ont participé et contribué aux discussions sur le sujet. À l'issue des discussions, le Groupe de travail d'experts juridiques :

- a donné instruction au Secrétariat de lancer des consultations avec les membres de l'OTIF et les parties prenantes sur la nécessité d'introduire la possibilité d'utiliser des documents de transport formant titre dans le cadre des RU CIM ;
- a donné instruction au Secrétariat de poursuivre la coopération avec les associations et organisations internationales pertinentes, en particulier la CNUDCI, l'OSJD, la CCI et le CIT, dans les limites des compétences de l'OTIF.

Conclusions et prochaines étapes

Sur le fond, la Commission ad hoc sur la coopération et le Groupe de travail d'experts juridiques ont prouvé leur valeur aux fins du renforcement de la coopération internationale et du développement du droit de l'OTIF. Les sujets traités par la Commission ad hoc et le Groupe de travail sont intimement liés.

Il est en outre à signaler que les activités du Groupe de travail d'experts juridiques présentées plus haut ne représentent qu'une petite partie des objectifs définis dans le programme de travail 2019-2021. Sans entrer dans les détails, il convient de mentionner les questions suivantes :

- la numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport de marchandises. À sa 4^e session, le Groupe de travail d'experts juridiques a chargé le Secrétariat de

préparer un document initial sur la numérisation des documents de transport de marchandises pour sa première session de 2022 ;

- les conditions d'accès au réseau ferroviaire et la coopération transfrontalière aux fins de l'organisation du transport ferroviaire international. Les travaux sur ce point n'ont pas encore débuté.

À leurs 4^{es} sessions, la Commission ad hoc sur la coopération et le Groupe de travail d'experts juridiques sont convenus d'une proposition commune sur la future réorganisation de leurs travaux, en particulier la fusion de leurs activités avec la création d'une commission unique, la « Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale ». Ces propositions seront examinées par l'Assemblée générale à sa 15^e session.

Le département juridique
Aleksandr Kuzmenko & Iris Gries

COMMUNICATIONS DE REPRÉSENTANTS DES ÉTATS MEMBRES

Groupe de travail d'experts juridiques :

« La création d'un groupe de travail des experts juridiques est une initiative du Secrétariat de l'OTIF que j'ai tenu à saluer, à la fois en tant que juriste et représentante d'un État membre de l'OTIF qui cherche à être actif en contribuant aux différents travaux. Ce groupe présente en effet l'avantage de constituer un forum homogène de représentantes et représentants qualifiés pour mener des échanges à propos de sujets complexes de droit international, et de donner des avis éclairés sur les propositions faites par le département juridique de l'OTIF. Le travail juridique constitue en effet un élément central de l'OTIF, qui œuvre pour un droit ferroviaire international uniforme. Pour moi, en tant que présidente de ce groupe, notre plus grande réalisation aura été d'être le forum privilégié de débats juridiques d'actualité importants pour l'Organisation. La fixation d'un planning de travail ambitieux et itératif nous permet de conserver une vue claire sur les sujets que nous voulons aborder dans l'avenir. Le travail est donc loin d'être abouti, mais l'expérience accumulée depuis la création du groupe nous a permis de créer une vraie dynamique constructive, qui pourra servir nos objectifs. L'ouverture toute récente de notre groupe à la participation d'observateurs a également constitué un tournant important, qui marque une nouvelle étape de notre développement. Nous remettons entre les mains de l'Assemblée générale de septembre 2021 des propositions concrètes qui, nous l'espérons, pourront emporter l'adhésion des États membres de l'OTIF et contribuer par là au bon fonctionnement de l'Organisation et au rayonnement du droit qu'elle produit. »

Commission ad hoc sur la coopération :

« La centralisation des échanges entre le Secrétariat de l'OTIF et ses États membres au sujet des relations extérieures que le Secrétariat entretient avec diverses entités est un progrès indéniable. Les réunions de cette commission ont permis aux représentants des États membres de l'OTIF d'être tenus informés de ces échanges avec des entités tierces, mais aussi de donner le cas échéant l'impulsion nécessaire au Secrétariat pour assurer la poursuite de ces activités. Dans ce cadre, les efforts de rapprochement entre l'OTIF et l'OSJD sont un élément qui mérite d'être souligné. Nous sommes encore aux prémises de cette collaboration, mais l'implication de la Commission ad hoc sur la coopération dans ce cadre sera certainement déterminante à l'avenir. La proximité de cette commission avec les activités du groupe de travail des experts juridiques justifie que nous ayons décidé de proposer à l'Assemblée générale de fusionner ces deux entités. Dans tous les cas, un accent continuera cependant bien à être mis sur le travail de coopération que l'OTIF mène avec ses divers partenaires externes. Dans ce cadre, l'Organisation pourra certainement compter sur le soutien des représentants des États membres comme elle a pu le faire dans le cadre de la Commission ad hoc sur la coopération. »

Clio Liégeois, présidente de la Commission ad hoc sur la coopération et du Groupe de travail d'experts juridiques, déléguée de la Belgique



« Le transport international ferroviaire nécessite un cadre juridique efficace et performant. Le droit ferroviaire international devrait être développé en étroite collaboration entre les organisations et associations internationales concernées. La Commission ad hoc sur la coopération a contribué à renforcer la coopération internationale et le Groupe de travail d'experts juridiques a apporté sa contribution dans le développement du droit institutionnel de l'OTIF et du droit des transports. L'expérience des trois dernières années a montré que les activités de ces deux organes sont intimement liées. Il convient donc de fusionner leurs activités et de les poursuivre. Je me réjouis de participer aux travaux à venir. »

Kerstin Leuftink, vice-présidente du Groupe de travail d'experts juridiques, déléguée de l'Allemagne



« Selon moi, les principales réalisations du Groupe de travail d'experts juridiques sont aujourd'hui les suivantes :

- la décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques (qui doit être adoptée par l'Assemblée générale) ;
- la révision des règles concernant l'élection du Secrétaire général et la nomination d'un secrétaire général par intérim.

J'apprécie également tout le travail accompli par le Secrétariat de l'OTIF et son département juridique concernant le projet de la CEE-ONU pour l'uniformisation du droit ferroviaire, en vue de parvenir à une décision à la prochaine session de l'Assemblée générale. Ce domaine d'activité comprend également les analyses et documents approfondis et détaillés sur l'avancée des négociations au cours des dix dernières années et sur les principaux obstacles aux négociations. Cette documentation exhaustive a été très utile, surtout pour nous, les délégués qui n'avons pas pu prendre part personnellement au processus de négociation (au sein du groupe d'experts de la CEE-ONU).

En ce qui concerne la Commission ad-hoc sur la coopération, j'apprécie les efforts entrepris par le Secrétariat de l'OTIF et le Secrétaire général pour prendre des mesures concrètes et mettre en œuvre des moyens de coopérer, notamment avec l'OSJD, mais aussi avec d'autres organisations (comme l'UPU). Toutefois, je comprends qu'en raison de la pandémie de COVID-19, il n'a pas été facile de prendre des mesures concrètes au cours des 14 derniers mois.

Je serais également heureux de participer à l'avenir aux travaux de la commission unique sur les questions juridiques et la coopération internationale, si l'Assemblée générale décidait de fusionner le Groupe de travail d'experts juridiques et la Commission ad hoc sur la coopération. »

Risto SAARI, délégué de la Finlande



« En 2018, l'OTIF a créé un groupe d'experts juridiques et une commission ad hoc afin de développer le droit de l'OTIF et de renforcer sa coopération internationale. Ces deux entités ont prouvé leur efficacité en apportant des solutions aux défis communs de l'espace OTIF, notamment dans l'application et la mise en œuvre de la COTIF, la préparation de propositions de modifications de celle-ci, ainsi qu'en agissant pour le développement de la coopération avec l'OSJD et les autres organisations internationales ferroviaires et sectorielles.

Le projet de fusionner ces deux entités en une « Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale » semble plus que pertinent. En effet, il opère une simplification organisationnelle tout en permettant la production d'analyses en matière juridique et de coopération. »

Henri Lacour, délégué de la France



« Concernant le connaissance

Comme je l'ai indiqué à la session d'avril 2021 du Groupe de travail d'experts juridiques, l'initiative de conférer aux lettres de voiture ferroviaires la fonction de document formant titre est une étape importante vers la facilitation du trafic ferroviaire. Cette fonction est utilisée depuis des siècles dans le commerce maritime. La principale caractéristique de cette fonction est la sécurité que procure un tel document de transport original signé en termes de possession de droit des marchandises en transit. En signant un document formant titre, le transporteur garantit la livraison des marchandises à la personne présentant l'original dudit document. Par conséquent, un tel document peut être utilisé dans les systèmes bancaires pour obtenir une lettre de crédit et pour d'autres transactions. Toutefois, le principal inconvénient de ce système tient du fait que l'original du document formant titre doit être présenté au point de livraison des marchandises. La vitesse de transmission des documents dans le système bancaire est nettement plus lente que la vitesse de transport. Il est donc fréquent qu'au point de livraison, l'original du document formant titre soit encore dans le système bancaire et soit utilisé comme garantie pour les marchandises. Dans cette situation, la livraison de marchandises sans présentation du document formant titre constitue une violation du contrat de transport et le transporteur est tenu responsable à hauteur de la valeur des marchandises. Par conséquent, si l'on veut développer le droit ferroviaire dans ce domaine, il est important de consulter toutes les parties prenantes concernées afin de trouver une solution ne créant pas d'obstacle ou de responsabilité juridique pour les parties impliquées. »

Patriks Markēvičs, délégué de la Lettonie



« Les règles de la COTIF établissent un cadre juridique essentiel pour le transport international ferroviaire. Le transport ferroviaire joue un rôle de plus en plus vital dans un système de transport moderne, efficace et respectueux du climat et de l'environnement. Compte tenu de la croissance rapide des services de transport ferroviaire eurasiatiques, il est nécessaire d'adopter une perspective globale concernant les évolutions juridiques dans le cadre de l'OTIF.

Les besoins de stabilité juridique du marché doivent être mis en balance avec les évolutions et améliorations futures de la législation.

En sa qualité d'État membre, la Norvège estime qu'il est primordial de disposer d'organes et de forums pour favoriser les discussions fructueuses et une compréhension commune de la législation.

La Commission ad hoc sur la coopération et le Groupe de travail d'experts juridiques sont des plateformes utiles pour partager des informations, discuter des développements futurs et élaborer les documents et décisions pertinents pour l'Assemblée générale et les autres organes de l'OTIF. La fusion proposée de ces deux organes en une seule commission offrira selon moi un cadre encore plus efficace pour ces importants travaux. »

Erik Syvertsen, délégué de la Norvège



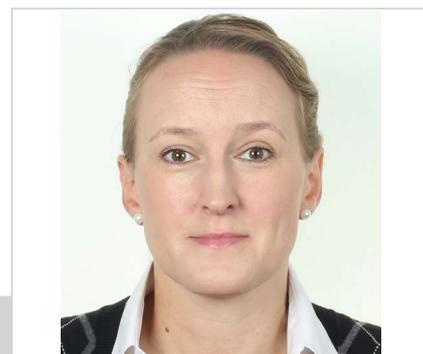
« En un mot, l'OTIF a pour mission de développer un droit ferroviaire unifié et de promouvoir la coopération dans le domaine ferroviaire entre les États membres, ainsi qu'avec d'autres organisations et associations internationales. Dans cet esprit, il était justifié et plus que nécessaire de créer le Groupe de travail d'experts juridiques et la Commission ad hoc sur la coopération, permettant ainsi aux experts des États membres de travailler ensemble sur des questions juridiques et sur la coopération avec les parties prenantes internationales concernées. Ces deux années d'activité du Groupe de travail d'experts juridiques et de la Commission ad hoc sur la coopération, avec l'aide précieuse du département juridique du Secrétariat de l'OTIF, ont bien prouvé leur nécessité, et nous avons la conviction qu'ils contribuent de manière significative aux objectifs de l'Organisation pour la promotion, l'amélioration et la facilitation du trafic international ferroviaire. De plus, au vu de l'importance des travaux de la Commission ad hoc sur la coopération, nous soutenons pleinement la poursuite de ses activités au-delà de septembre 2021. »

Zorica Radovic, déléguée de la Serbie



« En 2017, à la demande du ministère suédois des infrastructures, j'ai travaillé sur mes premières missions liées aux questions de l'OTIF et un nouveau monde juridique passionnant s'est ouvert à moi. J'ai ensuite eu le privilège d'être nommée déléguée de la Suède au sein de la Commission de révision de l'OTIF début 2018. Mes responsabilités ont augmenté à partir de ce moment-là et lorsque, la même année, l'OTIF a décidé de créer la Commission ad hoc sur la coopération et le Groupe de travail d'experts juridiques, c'est avec plaisir que j'ai accepté de représenter la Suède au sein de ces deux organes de l'OTIF également. L'objectif de la création du Groupe de travail était de constituer une arène d'experts où toutes les questions juridiques pertinentes pour l'OTIF pourraient être correctement analysées et préparées, améliorant ainsi l'efficacité des travaux. L'objectif de la création de la Commission ad hoc sur la coopération était, quant à lui, de superviser, soutenir et faire progresser la coopération de l'OTIF avec d'autres organisations sectorielles et internationales pertinentes. Je dois dire que faire partie de ce qui pourrait être considéré comme un nouveau chapitre de l'histoire de l'OTIF a été très instructif et passionnant ! Au cours des deux années et demi d'activité du Groupe de travail et de la Commission, un grand nombre de questions ont fait l'objet de discussions, de nombreux problèmes ont été analysés, des textes ont été révisés, des décisions ont été prises, des rapports ont été rédigés, des votes ont été émis et des recommandations formulées – et j'aimerais penser que tout cela a fait une différence. Le prochain point à l'ordre du jour est la fusion de ces deux organes en une commission unique, ce qui renforcera l'efficacité des travaux, dans la mesure où il n'y aura plus de distinction entre les questions de nature juridique et celles relevant de la coopération. Cela permettra, par ricochet, de soutenir davantage l'OTIF et, je l'espère, de la propulser vers l'avenir. »

Sara Bandhold, déléguée de la Suède



« C'est un honneur et un plaisir de travailler en bénéficiant de la riche expertise juridique de nombreux membres de l'OTIF et du Secrétariat. J'espère que notre travail contribuera à une mise en œuvre et une application plus uniformes et complètes du droit de la COTIF. J'estime également qu'il est important de pouvoir élaborer une position commune au sein de l'OTIF sur l'uniformisation du droit ferroviaire. La fusion annoncée de la Commission ad hoc sur la coopération et du Groupe de travail d'experts juridiques permettra de travailler avec une plus grande efficacité et de décharger le Secrétariat du travail administratif. Je me réjouis de la poursuite d'une coopération constructive, axée sur les objectifs ! »

Andreas Felder, délégué de la Suisse



LES ÉCHANGES D'INFORMATIONS NUMÉRIQUES DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE : DISPOSITIONS EXISTANTES DE LA COTIF

Que signifie la numérisation pour le secteur ferroviaire et les autorités internationales et nationales qui mettent en œuvre des technologies d'information et de communication innovantes et effectuent une transition vers les documents de transport électroniques afin d'atteindre les objectifs en matière de mobilité intelligente, de systèmes de transport intelligents, et d'optimisation de la planification de l'itinéraire et des flux de circulation ?

Le cadre juridique actuel permet-il de faire émerger ces nouvelles opportunités ? Le potentiel des corridors de transport numériques est beaucoup plus évident si nous avons une approche et une compréhension appropriées des systèmes juridiques et techniques permettant d'assurer la compatibilité et l'interopérabilité en termes de partage de données.

Le présent article a pour objet d'améliorer la compréhension de l'échange numérique d'informations et du partage de données entre les différents acteurs de la chaîne de transport, et d'en renforcer l'importance, en examinant les dispositions existantes de la COTIF.

La volonté de développer des services de transport ferroviaires efficaces et fiables découle des objectifs ambitieux des politiques des transports (y compris la stratégie numérique pour l'Europe et le « pacte vert » de l'UE) ainsi que de la demande d'informations instantanées et d'un besoin de satisfaction immédiate des clients : « Je veux savoir maintenant. » Le premier endroit où nous allons pour trouver des informations est internet, sur nos ordinateurs et nos mobiles. Internet est devenu un réseau virtuel pour les entreprises et les particuliers à travers le monde. Avec l'utilisation des technologies intelligentes, nous observons déjà les interactions entre les personnes, les interactions personne-machine et de machine à machine. Ces dernières années, l'internet des objets (IDO) a commencé à offrir de nouvelles possibilités pour connecter les mondes physique et numérique.

En adoptant la numérisation, les chemins de fer reconnaissent son potentiel dans l'utilisation de

l'infrastructure, l'automatisation de la gestion du trafic, la robotique pour les activités de chargement et de déchargement, l'utilisation de véhicules autonomes pour la manœuvre, ainsi que l'internet mobile sans interruption et l'information en temps réel pour leurs clients pendant toute la durée du trajet. Les projets de recherche et d'innovation adoptent une approche de système intégré dans le développement de nouveaux produits. Des initiatives telles que Shift2Rail¹ et son successeur attendu servent de plateforme de démonstration des différentes technologies de télématique et prototypes pour l'exploitation automatique des trains, la gestion numérique des transports, la surveillance et le diagnostic intelligents pour l'entretien des véhicules, la logistique intelligente, la conception de wagons intelligents et l'attelage automatique numérique. Le futur système de communication mobile pour le ferroviaire (FRMCS), qui succède au GSM-R pour la communication opérationnelle dans le système

européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), est un autre exemple de développement dans le domaine des télécommunications et de la signalisation élaboré par l'UIC en étroite coopération avec les parties prenantes du secteur ferroviaire. Avec l'introduction de ces technologies, le secteur ferroviaire a déjà engagé des discussions sur les plans directeurs pour la mise en œuvre, confirmant ainsi son engagement dans la numérisation.

Selon la position qu'il occupe dans la chaîne de transport ferroviaire, chaque acteur peut avoir ses propres attentes quant à la manière dont l'information devrait circuler et quant au type d'information qui devrait être disponible par voie électronique. Le client est considéré comme le destinataire final, concerné par l'arrivée ponctuelle de son train et de ses marchandises. Les sociétés/entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, les constructeurs, les détenteurs, les fournisseurs informatiques,

¹ <https://shift2rail.org/research-development/>

les sociétés de réservation et les opérateurs de terminaux intermodaux ont uni leurs forces pour développer des solutions, des produits et des services innovants et avantageux pour tous, qui amélioreront l'expérience des clients, renforceront la capacité du transport ferroviaire et connecteront les réseaux ferroviaires, non seulement physiquement, mais aussi virtuellement grâce aux plateformes numériques et à l'échange électronique d'informations au-delà des frontières.

La circulation efficace des informations permet la continuité des flux de circulation ferroviaire ; elle devrait correspondre à l'utilisation de contrats normalisés et à l'application de règles et d'exigences uniformes définies et de procédures harmonisées.

Il existe déjà, au sein de la COTIF, différentes dispositions sur l'interopérabilité contractuelle, réglementaire et technique pour le transport international des voyageurs et des marchandises (y compris les marchandises dangereuses). La mise en œuvre de ces dispositions tout au long de la chaîne de transport est nécessaire pour comprendre leurs répercussions et leur intégration dans l'écosystème numérique des transports.

Le présent article porte essentiellement sur le fret international ferroviaire, mais les principes de l'échange d'informations demeurent identiques et peuvent même être plus élaborés en transport de voyageurs dans la mesure où les clients comptent de plus en plus sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication pour des solutions de billetterie et de planification d'itinéraire intelligentes et intermodales.

Dispositions de la COTIF relatives à l'échange numérique d'informations : applications télématiques pour le transport international ferroviaire de marchandises

Le système ferroviaire est constitué de différents sous-systèmes, qui répondent tous à des exigences techniques et fonctionnelles afin d'assurer l'interopérabilité et la compatibilité du système. Il est fait référence à ces sous-systèmes dans les « Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international » (RU ATMF – appendice G à la COTIF) ; ils sont également décrits dans la prescription technique uniforme « Dispositions générales – Sous-systèmes » (PTU GEN-B). Les règles de la COTIF en matière d'interopérabilité technique sont élaborées à partir des dispositions de l'Union européenne concernant l'interopérabilité et la sécurité. De nombreuses règles de l'OTIF et de l'UE sont équivalentes, ce qui facilite l'interopérabilité au-delà de l'UE.

Tous les sous-systèmes sont interconnectés, mais il existe un sous-système fonctionnel en particulier qui porte sur l'échange d'informations avant et pendant le transport ou un trajet ferroviaire : les applications télématiques. Dans ce cadre, la « prescription technique uniforme concernant les applications télématiques au service du fret » (PTU ATF) correspond aux exigences juridiques minimales pour l'échange d'informations aux fins des services de fret international. La PTU ATF est équivalente aux dispositions de l'UE dans la STI ATF. La PTU et la STI renvoient toutes deux à une liste de documents techniques sur le processus normalisé, le modèle de données et de message, l'interface commune et les bases de données opérationnelle et

de référence. Ces documents techniques sont régulièrement mis à jour par les groupes de travail de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer afin de refléter les évolutions et les retours d'expérience du secteur ferroviaire. La PTU ATF est fondée sur :

- l'article 8, § 2, des Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU APTU – appendice F à la COTIF), dans le sens où chaque sous-système est couvert par une PTU ;
- le point 2.6, lettre b), de la PTU GEN-B, dans le sens où le sous-système ATF définit les applications relatives aux services de fret, notamment les systèmes d'information (suivi en temps réel des marchandises et des trains), les systèmes de triage et d'attribution des sillons, les systèmes de réservation, de paiement et de facturation, la gestion des correspondances avec d'autres modes de transport et la production des documents électroniques d'accompagnement.

L'application de la PTU ATF est volontaire. Toutefois, si un État partie choisit de mettre en œuvre des projets pour le développement des applications télématiques, il devrait le faire de manière harmonisée et compatible pour faciliter l'échange électronique de données au-delà des frontières. Lors de la mise en œuvre des applications télématiques dans le transport international ferroviaire numérique, il convient de tenir compte des points suivants :

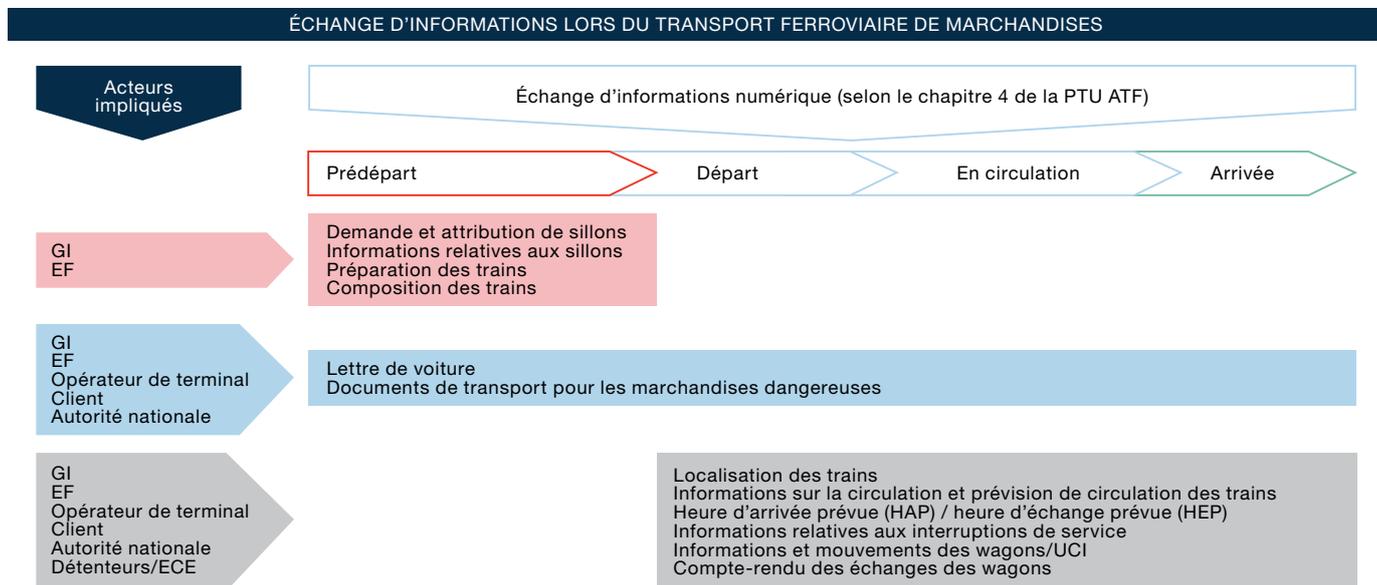
- le niveau de communication, c'est-à-dire qui donne des informations, à qui et quand ;

- le type d'information et le point du parcours où cette information devrait être disponible.

Le meilleur moyen de démontrer

ces considérations est d'étudier le parcours du train, en commençant par le prédépart au point d'origine, le départ, puis en surveillant le train pendant le parcours et à son arrivée à destination. Ces différentes

étapes sont illustrées dans le schéma ci-dessous.



Échange d'informations avant le départ

La première étape pour la circulation d'un train est d'obtenir l'accès au réseau ferré, réserver l'itinéraire (également appelé « sillon ») et vérifier que le train est compatible avec l'itinéraire souhaité. Les informations sont échangées entre les opérateurs/entreprises ferroviaires (EF) et les gestionnaires d'infrastructure (GI), et se rapportent à l'utilisation de l'infrastructure dans les États parties concernés. Les EF sont tenues de fournir aux GI des informations sur la durée, l'itinéraire et les caractéristiques du train dans la mesure où il interagit avec l'infrastructure. En échange, les GI peuvent confirmer la disponibilité de l'itinéraire concerné et les restrictions sur cet itinéraire. Dans cet échange, les informations sont normalisées dans des paramètres de données, telles que la demande et l'attribution de sillons, la préparation et la composition du train ; ils ont

chacun leur importance concernant la vérification de la compatibilité du train avec l'infrastructure et la planification de l'itinéraire. Afin de faciliter et coordonner cet échange à l'international, RailNetEurope (RNE), association de gestionnaires d'infrastructure et organismes de répartition, a développé une plateforme en ligne à guichet unique pour les demandes de sillons : le système de coordination des sillons (PCS RNE)².

La réservation du sillon doit être accompagnée des informations relatives à la lettre de voiture et au véhicule utilisé. La PTU ATF fait expressément référence aux « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises » (RU CIM – appendice B à la COTIF), aux « Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire » (RU CUV – appendice D à la COTIF) et aux règles nationales en vigueur (chapitre 4.2.1).

La demande de voiture est un sous-ensemble des données de la lettre de voiture. Elle doit être transmise par l'EF aux EF impliquées dans la chaîne de transport (si plusieurs EF transportent les marchandises sur l'itinéraire). La demande de voiture doit contenir les informations nécessaires aux EF pour assurer le transport sur la section qui leur incombe, jusqu'au transfert de la responsabilité de la cargaison à l'EF suivante. La structure harmonisée des données et le format détaillé de ces informations reposent sur la réglementation européenne, à savoir sur le document technique « STI ATF – Annexe D.2 : Appendice F – Modèle de données et de message de la STI ATF » référencé dans ladite STI. Les demandes de voiture contiennent essentiellement des informations sur les éléments suivants :

- expéditeur et destinataire,
- acheminement,

² <https://pcs.rne.eu/what-is-pcs/>

- identification du fret expédié,
- informations relatives aux wagons (poids du chargement, code selon le système harmonisé utilisé par les douanes, informations relatives aux marchandises dangereuses et unité de transport),
- lieu, date et heure.

Pour le transport intermodal, les informations relatives aux unités intermodales devraient également être fournies. Pour le transport de marchandises dangereuses, une description de tous les documents requis est prévue au chapitre 5.4, section 5.4.1, du « Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses » (RID – appendice C à la COTIF).

Le champ d'application des dispositions de la COTIF se limite à définir les exigences juridiques, techniques et fonctionnelles pour l'échange d'informations. La COTIF permet aux États parties et au secteur ferroviaire de développer et mettre en œuvre leurs propres solutions techniques sur la base de ces exigences. Par exemple, le Comité international des transports ferroviaires (CIT) a largement usé de cette possibilité d'inclure dans la lettre de voiture électronique toutes les autres informations jugées utiles par ses membres (EF et sociétés de transport) ou par les organismes compétents en matière de questions douanières. En ce qui concerne les exigences fonctionnelles de la lettre de voiture électronique, le CIT a élaboré deux guides sur le transport de marchandises, à savoir le Guide lettre de voiture (GLV-CIM) et le Guide du trafic marchandises (GTM-CIT)³. Le GLV-CIM comporte des dispositions d'application pour la lettre de voiture CIM, la lettre de

voiture CIM transport combiné et les autres documents concernant le transport international ferroviaire de marchandises.

En ce qui concerne l'utilisation de documents électroniques pour le transport de marchandises dangereuses, la Réunion commune RID/ADR/ADN, organisée conjointement par le Secrétariat de l'OTIF et le secrétariat de la division des transports de la CEE-ONU deux fois par an, a adopté des lignes directrices communes pour le rail, la route et la navigation intérieure⁴.

Échange d'informations après le départ du train (circulation et arrivée du train)

Les EF et les GI continuent d'échanger des informations afin de fournir des mises à jour et, le cas échéant, des informations en temps réel sur le train et sur la situation et la circulation d'un véhicule. En outre, il incombe au GI d'informer l'EF de ce qui suit :

- informations sur la circulation des trains à des points d'observation convenus, y compris au minimum les points de départ, de transfert/d'échange et d'arrivée du transport contracté,
- heure d'arrivée prévue (HAP) à destination finale, y compris les gares de triage et terminaux intermodaux,
- interruptions de service.

À l'échelle du secteur, RNE a développé et continue de mettre à niveau les services d'une application Web, le système d'informations sur les trains « TIS » [*Train Information System*], qui surveille la circulation de

17 000 trains chaque jour⁵. Ces informations profitent autant à l'EF, qui peut suivre la circulation et la localisation de son train, qu'au client, qui est tenu informé de la localisation de ses marchandises. La HAP et, le cas échéant, l'heure d'échange prévue (HEP) constituent probablement les données les plus importantes que l'EF doit mettre à la disposition du client. Ces informations correspondent aux attentes du client selon l'accord contractuel avec l'EF et l'engagement de ce dernier à livrer les marchandises à temps. L'EF calcule la HAP en se basant sur les informations reçues par le GI concernant l'heure d'arrivée prévue du train. Ces informations sont intégrées dans un message normalisé de prévision de circulation du train. Lorsque des opérateurs de terminaux (intermodaux), p. ex. dans les ports maritimes, sont également impliqués dans la chaîne de transport, des informations supplémentaires peuvent être fournies concernant l'heure de prise en charge prévue. L'opérateur de terminal peut déterminer l'heure de prise en charge prévue en se basant sur les informations qu'il reçoit concernant l'heure d'échange prévue (HEP) du wagon de marchandises ou de l'unité intermodale.

Échange d'informations sur les véhicules

Les wagons de fret ferroviaire sont des éléments qui sont continuellement manœuvrés et déplacés sur le réseau de transport. Les wagons peuvent être utilisés en trafic national et international, où plusieurs EF sont impliquées. Certains wagons peuvent transporter des marchandises sous une seule lettre voiture et d'autres peuvent transporter des marchandises sous plusieurs lettres de voiture. Par conséquent, en

³ <https://www.cit-rail.org/fr/marchandises/produits/guides/>

⁴ http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3B-RID/3Ba-RIDGuidelines/RID-20001-CE-f-guidelines_for_the_use_of_5_4_0_2.pdf

⁵ Consulter également la page <https://tis.rne.eu/what-is-tis/>

plus des informations concernant la HAP et la HEP, les données concernant le statut et les mouvements des wagons et les informations relatives à la lettre de voiture doivent également être mises à la disposition du client. Par ailleurs, des entités telles que les détenteurs et les gestionnaires de parc peuvent avoir accès à ces informations afin de remplir leurs obligations en ce qui concerne le statut et l'état du wagon. À moins qu'il n'existe d'autres moyens d'échanger des informations par voie électronique sur le statut et les mouvements des wagons, les dispositions actuelles de la PTU ATF prévoient la possibilité pour le secteur de développer une base de données opérationnelle des wagons et des unités intermodales (WIMO). La WIMO est une base de données opérationnelle dont les spécifications sont définies à l'annexe D.2, appendice B, à la STI ATF.

Il importe tout autant que les informations destinées à la gestion du parc et à la maintenance des véhicules soient fournies par voie électronique par une autre source de données développée par le secteur, telles que les bases

de données de référence du matériel roulant. Ces informations comprennent principalement des données administratives relatives à l'enregistrement et à la certification des véhicules, aux caractéristiques des véhicules et à leur entretien. Ces informations sont régulièrement mises à jour par les détenteurs et peuvent être recherchées par les EF, les entités chargées de l'entretien (ECE) et les autorités nationales.

Conclusion

L'échange de données dans le transport ferroviaire est unique dans le sens où les données peuvent être collectées, accessibles et traitées pendant qu'un véhicule, et même un train entier, transporte des voyageurs et des marchandises d'un endroit à un autre. Qu'on appelle cela rupture, révolution ou évolution, la numérisation a déjà transformé la façon de contrôler les performances et de gérer la sécurité des trains, ainsi que la manière dont les différents acteurs s'impliquent dans le système ferroviaire et les services de transport ferroviaire, en particulier auprès de leurs clients. Des

données en mouvement sont des informations qui circulent.

Enfin, l'échange d'informations ne concerne pas uniquement l'obligation de fournir des données administratives et opérationnelles. Il devrait également garantir que les informations partagées entre différentes plateformes numériques au moyen d'une interface commune sont exactes, fiables et compatibles. Pour parvenir à une transmission continue des données, l'écosystème ferroviaire numérique doit se doter d'interfaces transparentes. Une interface commune est particulièrement importante pour le transport international car elle doit faciliter l'échange sûr et sécurisé des informations entre différentes sources numériques, qu'elles soient centralisées ou décentralisées, en tenant compte de fonctions telles que le formatage des messages (y compris les différentes langues), les droits d'accès et la vérification des utilisateurs, le cryptage et le décryptage des messages, et la cybersécurité.

Maria Price

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

(Genève, 30 novembre - 8 décembre 2020)

La 57^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU, dernière session du cycle 2019-2020, verra ses décisions être intégrées dans la 22^e édition révisée du Règlement type de l'ONU et servir de base commune aux prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport. Dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, elles seront également reprises dans les éditions 2023 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

En raison de la pandémie de COVID-19 et des mesures prises par les États membres de l'ONU pour la protection de la santé publique, p. ex. les restrictions de voyage, la 57^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU initialement prévue du 29 juin au 8 juillet 2020 a été repoussée à décembre 2020. Au début de l'été, le Secrétariat a ouvert une plate-forme en ligne permettant d'échanger des commentaires sur les propositions qui auraient dû être soumises à la session de juillet. Plusieurs réunions informelles à distance ont été organisées dans la foulée pour discuter des propositions lorsque les auteurs en avaient expressément fait la demande. Aucune décision ne pouvant être prise dans le cadre de réunions informelles, cette approche a été choisie pour donner la possibilité aux auteurs de réviser leurs propositions à la lumière des commentaires reçus en vue de leur adoption en décembre à la dernière réunion du cycle biennal 2019-2020.

En amont de la session de décembre, les chefs de délégation ont également pu commenter les propositions révisées soumises sur la plate-forme en ligne. Ainsi, il apparaissait déjà clairement avant le début de la réunion quels documents étaient prêts pour adoption sans plus de discussions, quels documents nécessitaient

encore des discussions et pour quels documents une décision ne pourrait être prise pour ce cycle.

La 57^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU s'est tenue du 30 novembre au 8 décembre 2020 sous la présidence de M. Duane Pfund (États-Unis) et a pris la forme d'une vidéoconférence à laquelle 27 États, 6 organisations gouvernementales et 27 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.

En raison de restrictions financières dues à la crise de liquidité traversée par l'ONU, des travaux de rénovation en cours au Palais des Nations et des contraintes techniques liées au nombre limité de salles de réunion disponibles pour des réunions hybrides (c'est-à-dire auxquelles il est possible de participer en présence ou à distance), seules les séances de l'après-midi étaient des séances officielles avec interprétation. Les séances matinales ont été menées comme des séances informelles en langue anglaise uniquement et ont

servi à la préparation des séances officielles.

Le Sous-comité de l'ONU a salué les efforts déployés par le Secrétariat dans le cadre de l'organisation de la session pour que la 22^e édition révisée du Règlement type de l'ONU puisse être établie comme prévue.

Classification

UN 1002 Air comprimé

L'« air synthétique » est un mélange contenant jusqu'à 23,5 % d'oxygène, le solde étant composé d'azote. Ce mélange est utilisé à des fins diverses, médicales ou non. L'une des raisons justifiant l'utilisation de l'« air synthétique » à la place de l'air comprimé est que l'air ambiant ne peut pas toujours être comprimé en raison de contaminants atmosphériques.

L'Association européenne des gaz industriels estime que la dénomination officielle « air comprimé » pourrait donner à entendre que seul l'air atmosphérique comprimé peut être transporté sous le numéro ONU 1002.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'introduire une disposition spéciale décrivant le champ d'application du numéro

ONU 1002 de telle sorte que l'air synthétique soit inclus.

UN 1012 Butylène

L'Espagne a attiré l'attention sur le fait que la désignation officielle de transport du numéro ONU 1012 différait dans le Règlement type et dans le RID/ADR/ADN. Tandis que le Règlement type n'admet que la dénomination « Butylène », le RID/ADR/ADN prévoit l'indication des isomères « BUTYLÈNE-1 », « cis-BUTYLÈNE-2 » ou « trans-BUTYLÈNE-2 » ou la dénomination « BUTYLÈNES EN MÉLANGE ». Un autre isomère, l'isobutylène, a son propre numéro ONU (UN 1055), avec des conditions de transport légèrement différentes. Les dénominations pour le numéro ONU 1012 avaient été choisies avant la refonte de manière à ce qu'il apparaisse clairement dans la dénomination que l'isobutylène ne relèverait pas du numéro ONU 1012.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a rejeté la modification de la dénomination dans le Règlement type de l'ONU, mais a approuvé l'insertion d'une disposition spéciale indiquant quels isomères du butène relèvent du numéro ONU 1012. Les isomères du butène sont également introduits dans l'index alphabétique du Règlement type de l'ONU, avec un renvoi au numéro ONU 1012.

UN 1044 Extincteurs

Conformément à la disposition spéciale 225 a), la rubrique des extincteurs (numéro ONU 1044) comprend également les extincteurs portatifs. Bien que le RID/ADR/ADN ne comporte pas de définition de ce type d'extincteurs, on suppose qu'il s'agit d'extincteurs portatifs complets et en bon état de fonctionnement. Pour le transport d'extincteurs portatifs neufs, afin de réduire la taille de l'emballage, les fabricants ne fixent généralement pas

certains composants comme les tuyaux et robinets. Ceux-ci sont joints en vrac dans l'emballage. Les entreprises de services qui effectuent régulièrement l'entretien et l'inspection des extincteurs ne les transportent généralement pas entièrement montés non plus, dans la mesure où les tuyaux et robinets sont seulement examinés sur le lieu d'utilisation et ne doivent dans la plupart des cas pas être échangés. Le transport d'extincteurs portatifs non entièrement montés est comparable au transport d'extincteurs portatifs complets et en bon état de fonctionnement, car les composants montés en aval du robinet d'arrêt ne sont pas sous pression.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'insérer un nota supplémentaire dans la disposition spéciale 225, qui permet le transport sous le numéro ONU 1044 d'extincteurs dont certains éléments nécessaires à leur bon fonctionnement sont temporairement détachés. Ainsi, les récipients sous pression des extincteurs ne devraient pas être classés en fonction du gaz qu'ils contiennent (p. ex. UN 1013 Dioxyde de carbone ou UN 3500 Produit chimique sous pression, n.s.a.) et ne devraient donc pas se conformer pleinement aux dispositions du chapitre 6.2. La disposition spéciale 225 permet en effet expressément que les extincteurs soient fabriqués, examinés, homologués et étiquetés conformément aux dispositions appliquées dans le pays de fabrication.

Numéros ONU 1169 et 1197

Les désignations officielles de transport allemandes et françaises des numéros ONU 1169 et 1197 sont les suivantes :

UN 1169	EXTRAKTE, AROMATISCH, FLÜSSIG	EXTRAITS AROMATIQUES LIQUIDES
UN 1197	EXTRAKTE, GESCHMACKSTOFFE, FLÜSSIG	EXTRAITS LIQUIDES POUR AROMATISER

En français comme dans d'autres langues, il est question d'« arôme » dans les deux désignations ; en allemand, en anglais et d'autres langues en revanche, deux termes sont utilisés pour les deux numéros ONU (Aroma/Geschmackstoffe, aromatic/flavouring), sans que la différence soit toutefois claire.

Selon les recherches menées, ces numéros ONU sont inclus dans les prescriptions depuis plusieurs décennies. Avant 1969, la désignation officielle de transport du numéro ONU 1169 était simplement « Essences ».

Étant donné que l'industrie n'opère aucune distinction claire et que les mêmes conditions de transport s'appliquent aux deux numéros ONU, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de biffer le numéro ONU 1169 et d'utiliser pour le numéro ONU 1197 restant la nouvelle désignation « EXTRAITS, LIQUIDES, pour aromatiser ».

UN 1891 Bromure d'éthyle

Différentes sources attestent que le point d'éclair (-20 °C) et le point d'ébullition (38 °C) du bromure d'éthyle satisfont clairement aux critères d'inclusion dans la classe 3, groupe d'emballage II (voir critères au 2.2.3.1.3 du RID). Le règlement européen CLP indique également que le principal danger de cette matière est l'inflammabilité plutôt que la toxicité.

Les données scientifiques disponibles font douter que le bromure d'éthyle réponde effectivement aux critères de toxicité comme risque subsidiaire. La valeur obtenue pour la DL₅₀ de toxicité orale aiguë est de 1 350 mg/kg et dépasse donc

clairement la limite supérieure pour l'inclusion dans la classe 6.1 (300 mg/kg). De plus, rien n'indique que le bromure d'éthyle soit toxique par absorption cutanée. Après une nouvelle analyse des données disponibles, il n'apparaît pas avec certitude si le bromure d'éthyle satisfait ou non aux critères de toxicité par inhalation de vapeurs.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de placer le numéro ONU 1891 Bromure d'éthyle en classe 3 et de conserver provisoirement la toxicité comme risque subsidiaire. Les conditions de transport en citernes restent les mêmes, mais le transport en quantités limitées et le transport en quantités exemptées sont facilités.

Dihydroxyde de cobalt

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

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

Des essais réalisés dans l'Union européenne en application du règlement REACH et leur évaluation subséquente à l'aune des critères de classification des dangers du règlement CLP de l'UE transposant le SGH ont débouché sur une classification en classe 6.1, groupe d'emballage I (toxicité aiguë par inhalation).

Ce changement de classification a eu pour conséquence que les grands récipients pour vrac souples en plastique jusqu'ici employés ne peuvent plus être utilisés puisqu'ils ne sont en principe pas autorisés pour les matières toxiques du groupe d'emballage I. Pour surmonter ce problème, la Belgique a établi l'accord particulier multilatéral M 323 pour le trafic routier, contresigné par la France, le Luxembourg et le Royaume-Uni.

Diverses réunions de travail ont été organisées par le secteur afin qu'un nouveau numéro ONU soit introduit pour le dihydroxyde de cobalt dans les prescriptions pour les marchandises dangereuses et que les GRV souples en tissu de plastique avec doublure ou en tissu de plastique avec revêtement intérieur et doublure (13H3 et 13H4) soient autorisés pour ce numéro.

Les principales caractéristiques physiques du dihydroxyde de cobalt ont été compilées pour démontrer le faible potentiel de toxicité par inhalation de cette matière :

- pression de vapeur nulle ;
- densité relative de 3,6 g/cm₃ (relativement lourd, il ne reste pas longtemps en suspension dans l'air) ;
- hygroscopique (il absorbe l'eau et a tendance à « s'agglutiner » lorsqu'il est exposé à l'air) ;
- respirabilité faible (seul 0,8 % se dépose dans les régions pulmonaires profondes).

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de prévoir un nouveau numéro ONU pour la poudre de dihydroxyde de cobalt ayant une teneur en particules respirables supérieure ou égale à 10 %. Les matières grossières et pâteuses qui n'émettent pas de poussières ne présentent pas de

risque d'inhalation et peuvent donc continuer d'être expédiées sous le numéro ONU 3077. Une nouvelle disposition spéciale d'emballage permet l'utilisation de grands récipients pour vrac (GRV) souples avec revêtements intérieurs étanches aux pulvérulents, qui empêchent des fuites de poussières pendant le transport.

Batteries au sodium ionique

Les batteries au sodium ionique sont meilleur marché que les batteries au lithium ionique, mais leur densité énergétique et leurs performances sont légèrement inférieures. Leurs plus grands avantages sont la disponibilité de la matière première et une sécurité accrue. En effet, le sodium est disponible en grandes quantités car il peut être relativement facilement extrait du chlorure de sodium tiré de l'eau de mer. Le coût de production est par conséquent plus bas que pour les batteries au lithium ionique. De plus, contrairement aux batteries au lithium ionique, les batteries au sodium ionique sont résistantes à la décharge profonde et peuvent être déchargées jusqu'à 0 volt sans que cela nuise à leurs performances. La décharge complète est un facteur important pour la sécurité de la batterie puisque l'état de charge influence grandement le dégagement de chaleur et ainsi la stabilité thermique de la batterie pendant le transport (voir également [Bulletin 1/2018](#), p. 19/20, et [Bulletin 4/2019](#), p. 19/20).

Le numéro ONU 3292 « Accumulateurs au sodium ou éléments d'accumulateur au sodium » n'est pas adapté pour ce nouveau type de batterie, car la disposition spéciale qui lui est applicable concerne le sodium métallique et les composés de sodium et ne tient pas compte du risque réduit que présente la technologie du sodium ionique.

C'est la même situation que pour les batteries au lithium, pour lesquelles une différence est faite entre les batteries au lithium métal (numéro ONU 3090) et les batteries au lithium ionique (numéro ONU 3480).

Le Sous-comité d'experts de l'ONU discute depuis 2015 de l'introduction de prescriptions pour les batteries au sodium ionique. La France et le Royaume-Uni ont présenté un document comportant des prescriptions complètes pour le transport de batteries au sodium ionique, dont entre autres :

- l'introduction d'un nouveau numéro ONU pour les batteries au sodium ionique et la limitation du numéro ONU 3292 aux piles et batteries contenant du sodium métallique ou un alliage de sodium ;
- l'introduction d'une exemption avec un ensemble minimal de prescriptions pour les batteries mises en court-circuit ;
- l'adaptation de toutes les prescriptions actuellement applicables aux batteries au lithium ionique pour les rendre également applicables aux batteries au sodium ionique ;
- la prise en compte de la densité énergétique plus faible des batteries au sodium ionique, dans la mesure où celle-ci a une incidence sur leur niveau de risque. Alors que les batteries au lithium ionique peuvent avoir une densité énergétique allant de 190 Wh/kg à 250 Wh/kg, les batteries au sodium ionique disponibles actuellement auraient une densité énergétique comprise entre 22 Wh/kg et 150 Wh/kg. La plage de densité de ces dernières est ainsi très large et en couvre les diverses utilisations possibles ;

- l'évaluation des dangers intrinsèques suivant la méthode d'épreuve bien connue décrite à la section 38.3 du Manuel d'épreuves et de critères, moyennant quelques modifications pour mieux adapter celle-ci au niveau de risque correspondant aux batteries au sodium ionique.
- Bien que la proposition ait reçu un large soutien lors des discussions, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de reporter la prise de décision au prochain cycle biennal. Dans l'intervalle, la France a proposé d'autoriser les exemptions sur la base d'accords particulier multilatéraux et de poursuivre la collecte de données sur le transport de batteries au sodium ionique.

Transport de vaccins contre la COVID-19

Le représentant de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a expliqué les défis posés par le transport de vaccins contre la COVID-19, qui contiennent des micro-organismes génétiquement modifiés (MOGM). Il s'est inquiété que le fait de devoir transporter des vaccins contenant des MOGM sous le numéro ONU 3245 puisse donner lieu à des complications.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a considéré que, par définition, les MOGM n'étaient pas soumis au Règlement type de l'ONU (et au RID/ADR/ADN) lorsque leur utilisation était autorisée par les autorités compétentes des pays d'origine, de transit et de destination (voir le 2.2.9.1.11, nota 2, du RID/ADR/ADN). Les vaccins dont l'utilisation est autorisée, y compris ceux qui sont employés dans le cadre d'essais cliniques, ne sont donc pas soumis aux prescriptions.

Par ailleurs, pour le transport terrestre européen, la disposition spéciale 601 pourrait être appliquée, selon laquelle les produits pharmaceutiques (médicaments) prêts à l'emploi, fabriqués et conditionnés pour la vente au détail ou la distribution pour un usage personnel ou domestique ne sont pas soumis aux prescriptions du RID.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU ayant confirmé que dans le cas présent, les vaccins n'entraient pas dans le champ d'application du Règlement type de l'ONU, et compte tenu de la sécurité des vaccins, il a été proposé par l'OMS et l'OACI de recommander vivement à tous les États membres d'exempter les vaccins à base de MOGM des prescriptions sur les marchandises dangereuses dans le cas où le vaccin se trouve en phase d'essai clinique autorisée avant son autorisation finale par les autorités nationales de réglementation.

Emballages

Emballages d'une masse nette supérieure à 400 kg

Selon le 4.1.1.3.1, les emballages pour le transport de marchandises dangereuses doivent être conformes à un modèle type ayant satisfait aux épreuves selon les prescriptions du 6.1.5. Le chapitre 6.1 prévoit une masse nette maximale de 400 kg pour tous les types d'emballages. Plusieurs instructions d'emballage autorisent toutefois sous certaines conditions l'utilisation d'emballages extérieurs robustes, d'enveloppes de protection ou de palettes. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire de satisfaire aux prescriptions du 4.1.1.3.

Plusieurs utilisateurs interprètent les prescriptions du RID/ADR/ADN en ce sens que la masse maximale de 400 kg ne

peut pas être dépassée même lorsque des emballages d'un type non éprouvé sont utilisés et que des grands emballages doivent être utilisés dans les cas où la masse nette maximale est supérieure à 400 kg.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté diverses propositions de l'industrie des piles et batteries, pour qui le problème s'était posé lors de l'application de l'instruction d'emballage P 903 pour le transport de batteries au lithium. Une phrase sera ajoutée au 4.1.3.3 pour indiquer de manière générale que les emballages qui ne doivent pas satisfaire aux prescriptions du 4.1.1.3 ne sont pas non plus soumis aux limitations de masse et de volume du chapitre 6.1. Les instructions d'emballage autorisant les emballages de type non éprouvé renverront au 4.1.3.3 modifié.

Utilisation de matières plastiques recyclées

À sa précédente session, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait adopté une proposition de l'industrie d'autoriser l'utilisation de matières plastiques recyclées tirées d'emballages industriels usagés, également pour les GRV en plastique rigide et les GRV composites avec récipient intérieur en plastique (voir [Bulletin 4/2019](#), p. 17-18, et [Bulletin 2/2020](#), p. 19-20).

En complément aux décisions prises à cette précédente session, le Sous-comité d'experts de l'ONU a introduit dans le chapitre 6.5, sur proposition de la Belgique, une disposition prévoyant que la mention « REC » doit être ajoutée dans le marquage pour les grands récipients pour vrac (GRV) également, lorsqu'ils sont fabriqués en matières plastiques recyclées.

D'autres propositions, qui visaient à étendre l'utilisation de matières plastiques recyclées aux GRV

souples, aux sacs en tissu de plastique et en film de plastique, ainsi qu'aux grands emballages en plastiques étant donné que la taille de ces derniers et les matériaux utilisés sont comparables à ceux des GRV, n'ont pour l'heure pas été appuyées. Toutefois, le Sous-comité d'experts de l'ONU a estimé que l'expression « matière plastique appropriée » utilisée plusieurs fois dans les prescriptions de construction des emballages n'excluait pas l'utilisation de matières plastiques recyclées. Il a été décidé de revenir sur la question au cours du prochain cycle biennal dans le but d'améliorer, par souci environnemental, le taux de recyclage des emballages de marchandises dangereuses.

Dans le nota concernant la définition de « matières plastiques recyclées », qui renvoie à la norme ISO 16103:2005 (Emballages – Emballages de transport pour marchandises dangereuses – Matériaux plastiques recyclés), une mention a été ajoutée, précisant que cette norme a été élaborée sur la base de l'expérience acquise dans la fabrication de fûts et de bidons en matières plastiques recyclées et qu'elle devra peut-être être adaptée pour d'autres types d'emballages, GRV et grands emballages en matière plastique recyclée.

Instruction d'emballage P 200 – Valeurs de CL₅₀

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

la norme ISO 10298 qui a servi de référence pour les valeurs de CL₅₀ introduites dans le Règlement type de l'ONU et le RID/ADR.

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

Dans l'instruction d'emballage P 200, les valeurs de la CL₅₀ sont alignées sur les données toxicologiques les plus récentes de l'édition 2018 de la norme ISO 10298 pour les numéros ONU 1008 Trifluorure de bore, ONU 1052 Fluorure d'hydrogène anhydre, ONU 2196 Hexafluorure de tungstène et ONU 2198 Pentafluorure de phosphore. Par suite de cette adaptation de leur valeur de CL₅₀, les numéros ONU 2196 et 2198 peuvent désormais être transportés en tubes et en fûts à pression.

Instruction d'emballage P 200 – Mélanges de gaz contenant du fluor

Le fluor est un gaz hautement comburant qui requiert des mesures de sécurité spécifiques. Il réagit spontanément avec presque toutes les matières organiques et de nombreux métaux. Par conséquent, la surface des récipients à pression en acier, par exemple, doit être traitée avant qu'ils ne puissent être remplis. En raison de la forte réactivité chimique du fluor, la pression de service maximale autorisée pour les bouteilles à gaz est limitée à 30 bars dans l'instruction d'emballage P 200. En outre, une pression d'épreuve minimale de 200 bars est requise.

Le RID/ADR ne comporte en revanche aucune disposition sur la pression de service maximale autorisée et la pression d'épreuve minimale pour les mélanges contenant du fluor et des gaz

inertes au fluor, comme l'azote. Généralement, les mélanges disponibles sur le marché comprennent 1 % de fluor dans les gaz rares et 10 % ou 20 % dans l'azote. Les mélanges de fluor et de gaz inertes sont moins réactifs aux matières que le fluor pur. C'est pourquoi la pression de service maximale autorisée peut excéder 30 bars.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une proposition de l'Allemagne de traiter comme du fluor pur les mélanges de gaz contenant 35 % de fluor ou plus. Pour les mélanges de fluor et d'azote contenant moins de 35 % de fluor, la pression de service maximale autorisée doit être choisie de manière que la pression partielle du fluor dans le mélange ne dépasse pas 31 bars.

Réipients à pression de secours

Lorsque des prescriptions pour l'agrément et l'utilisation de réipients à pression de secours ont été introduites dans le RID/ADR/ADN en 2013, la contenance de ces derniers a été limitée à 1 000 litres. Dans l'édition 2017, elle a ensuite été augmentée à 3 000 litres afin que les fûts à pression et les tubes d'une contenance allant jusqu'à 1 000 litres puissent également être transportés dans des réipients à pression de secours.

Entre temps, les tubes composites se sont largement imposés pour le transport de gaz et leur volume moyen a augmenté.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une proposition de l'Allemagne visant à supprimer au chapitre 4.1 la limitation de la contenance des réipients à pression pouvant être placés dans des réipients à pression de secours. D'autres propositions, qui visaient à

prévoir dans la définition de « réipient à pression » une valeur maximale de produit pression-volume valable également pour les réipients à pression de secours et à biffer par conséquent la limitation de la contenance des réipients à pression de secours, n'ont pour l'heure pas été adoptées. Ces modifications sont nécessaires pour pouvoir disposer de réipients à pression de secours adaptés, par exemple pour le transport de systèmes de confinement pour gaz composites endommagés et de tubes composites endommagés pour véhicules à batterie ou conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM). En effet, si de tels réipients à pression endommagés ne sont pas transportés sous une certaine pression, même lorsque les dommages ne peuvent être évalués sur le lieu d'un accident ou dans l'atelier de réparation, ces dommages peuvent devenir irréversibles.

Instruction d'emballage P 621

L'instruction d'emballage P 621 s'applique au numéro ONU 3291 (Déchet d'hôpital, non spécifié, n.s.a. ou déchet (bio)médical, n.s.a. ou déchet médical réglementé, n.s.a.). Elle autorise l'utilisation d'emballages satisfaisant au niveau d'épreuve du groupe d'emballage II pour les matières solides, à condition qu'il y ait suffisamment de matériau absorbant pour absorber la totalité du liquide présent et que l'emballage soit capable de retenir les liquides.

La plupart des emballages pour les déchets médicaux sont munis d'une ouverture d'un diamètre de plus de 7 cm et sont donc, par définition, considérés comme étant du type à dessus amovible (voir 6.1.4.1.5 du RID/ADR). Certains emballages plus petits pour les déchets médicaux, comme les petits conteneurs pour aiguilles, peuvent toutefois être munis

d'une ouverture d'un diamètre ne dépassant pas 7 cm. Ils sont, par définition, du type à dessus non amovible.



Sachant que les prescriptions de construction et d'épreuve applicables aux emballages à dessus non amovible sont au moins équivalentes à celles applicables aux emballages à dessus amovible, il est entendu que les emballages à dessus non amovible offrent un niveau de sécurité au moins équivalent pour le transport de déchets du numéro ONU 3291.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une proposition de la Belgique visant à autoriser dans l'instruction d'emballage P 621 (1) l'utilisation d'emballages à dessus non amovible, comme l'instruction

d'emballage P 621 (2) l'autorise déjà pour les colis contenant des quantités plus importantes de liquide.

Instructions d'emballage P 911 et LP 906

Les instructions d'emballage P 911 et LP 906 ont été mises au point pour l'emballage des piles et batteries au lithium endommagées et défectueuses. Les exigences supplémentaires pour ces emballages doivent être contrôlées par l'autorité compétente, la note a) dans les instructions d'emballage P 911 et LP 906 définissant les critères à utiliser pour évaluer les emballages. Ces critères doivent permettre de prouver l'efficacité de la fonction de protection de l'emballage dans le pire des cas prévisibles. Tout rapport de vérification doit indiquer, au minimum, le nom des batteries, leur numéro, leur masse, leur type et leur contenu énergétique, ainsi que le numéro d'identification du grand emballage et les données d'épreuves selon la méthode de vérification définie par l'autorité compétente.

Ces instructions d'emballage ont conduit à la mise au point d'emballages très robustes pouvant limiter les risques provenant des batteries au lithium en cas de réaction thermique. Ces emballages peuvent également contenir des extincteurs ou des appareils de contrôles des risques de réaction.

Alors que l'instruction d'emballage P 911 autorise le transport de plusieurs batteries endommagées ou défectueuses dans un emballage, l'instruction d'emballage LP 906 ne peut être utilisée que pour le transport d'une seule grande batterie ou d'un seul appareil contenant une pile ou batterie au lithium. Cela signifie que les grands emballages conçus pour le transport d'une batterie de

600 kg ne peuvent par exemple pas être utilisés pour le transport de quatre batteries de véhicule hybride de 120 kg chacune, bien que le contenu énergétique d'une batterie de 600 kg soit plus élevé que le contenu énergétique de quatre batteries hybrides.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une proposition de l'industrie des piles et batteries visant à autoriser le transport de plusieurs piles ou batteries au lithium dans un grand emballage. Pour éviter une utilisation erronée des grands emballages, le fabricant de l'emballage doit mettre à disposition des consignes d'utilisation donnant des informations sur les batteries et équipements que peut contenir l'emballage, sur la quantité maximale admise de batteries dans un colis et le contenu énergétique total maximal admis des batteries ainsi que sur la disposition à l'intérieur du colis, y compris les séparations et les protections utilisées pendant l'épreuve de vérification de la performance. Ces points sont également introduits dans les critères d'évaluation des emballages dans la note a) des instructions d'emballage P 911 et LP 906.

Citernes mobiles

Citernes mobiles en matière plastique renforcée de fibres

À sa 52^e session en décembre 2017, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'instituer un groupe de travail informel présidé par M. Steven Webb (États-Unis d'Amérique), chargé d'élaborer des prescriptions pour la construction, le contrôle et l'agrément de citernes mobiles en matière plastique renforcée de fibres. Le chapitre 6.9 du RID/ADR qui autorise déjà l'utilisation de matières plastiques renforcées de fibres pour les véhicules-citernes ADR et les conteneurs-citernes

RID/ADR (voir [Bulletin 1/2018](#), p. 21-22) devait servir de référence. Toutefois, ce chapitre n'a pas été révisé de manière approfondie depuis, de sorte qu'il ne rend pas compte des évolutions techniques survenues entre temps. De plus, il ne comporte que des références aux normes européennes et non aux normes ISO.

Par rapport aux citernes métalliques, les citernes mobiles en plastique renforcé de fibres présentent notamment les avantages suivants :

- poids moins élevé,
- résistance à la corrosion,
- aucun revêtement supplémentaire nécessaire,
- conductivité thermique plus faible,
- plus grande résistance aux chocs,
- meilleure réparabilité,
- moindres coûts de transport, de fabrication et d'entretien.

Le groupe de travail informel avait à l'époque été chargé par le Sous-comité d'experts de l'ONU de porter une attention particulière aux domaines suivants :

- l'évaluation des caractéristiques par rapport aux citernes métalliques (en se concentrant sur la résistance aux contraintes mécaniques et à la fatigue, la compatibilité chimique, le vieillissement, la résistance au feu et la résistance aux chocs),
- l'étude de différents matériaux pour les fibres et résines, y compris les nouvelles technologies,
- les différents processus de fabrication et méthodes d'évaluation des performances,

- la pertinence pour différentes classes de marchandises dangereuses,
- les prescriptions nationales, régionales ou internationales existant déjà en la matière,
- la nécessité d'épreuves et contrôles périodiques spécifiques, y compris après les travaux de réparation et les dégradations.

Après avoir présenté plusieurs rapports intermédiaires, le groupe de travail informel a soumis à cette session pour adoption un texte final pour un nouveau chapitre concernant les citernes mobiles en matière plastique renforcée de fibres (PRF). Il convient d'en souligner les points suivants :

- les citernes mobiles en PRF peuvent être utilisées pour le transport de matières des classes 1, 3, 5.1, 6.1, 6.2, 8 et 9, si ces matières sont également autorisées au transport en citernes mobiles métalliques ;
- les prescriptions du chapitre 4.2 et des sections 6.7.1 et 6.7.2 sont en général applicables, à l'exception de celles concernant l'utilisation de matériaux métalliques ;
- le nouveau chapitre comporte des définitions de termes utilisés exclusivement dans ce chapitre ;
- les constructeurs de citernes mobiles en PRF doivent appliquer un système d'assurance de la qualité dont les dispositions sont reprises du chapitre 6.2 ;
- en plus des résines polyester non saturées, des résines vinylester, des résines époxydes et des résines phénoliques autorisées dans le chapitre 6.9 RID/ADR, les résines thermoplastiques sont

également autorisées ;

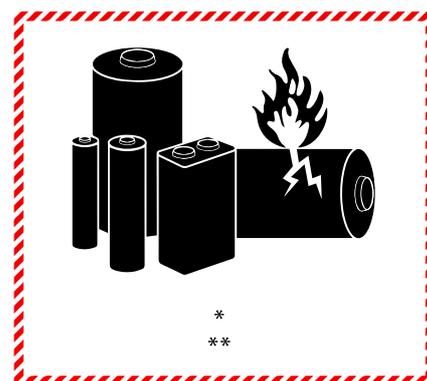
- pour l'agrément de type, un procès-verbal d'examen de type synthétisant les résultats des essais de matériaux, de l'essai de chute et l'essai de résistance au feu est nécessaire. L'examen de type comporte également un programme d'épreuves de la durée de service pour la surveillance continue de l'état de la citerne pendant les épreuves et contrôles périodiques ;
- dans l'ensemble, les essais de matériaux sont formulés de manière plus exhaustive que dans le chapitre 6.9 RID/ADR ;
- les échantillons de réservoir sont des découpes de la paroi du réservoir, comme elles sont par exemple produites lors de l'ouverture des trous d'homme. Ils doivent être conservés pour de futurs contrôles pendant une période de cinq ans à partir de la date de l'épreuve initiale et jusqu'à l'achèvement satisfaisant de la première épreuve quinquennale ;
- en plus des informations usuelles, le marquage des citernes mobiles en PRF doit comprendre la mention « plastique renforcé de fibres », le type de fibre de renforcement et le type de résine.

Dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la 22^e édition du Règlement type de l'ONU pour le transport de marchandises dangereuses, la Réunion commune RID/ADR/ADN devra déterminer si ce nouveau chapitre doit remplacer le chapitre 6.9 du RID/ADR et être applicable tant aux véhicules-citernes de l'ADR qu'aux conteneurs-citernes du RID/ADR, ou bien si le chapitre 6.9 actuel doit être conservé et révisé à la lumière des nouvelles prescriptions sur les citernes mobiles en PRF.

Marquage et étiquetage

Numéro de téléphone apposé sur la marque des piles au lithium

Les prescriptions pour les marchandises dangereuses prévoient l'obligation d'apposer la marque pour les piles ou batteries au lithium telle qu'elle figure au 5.2.1.9 sur presque tous les colis contenant de petites batteries au lithium. Cette marque est souvent utilisée sur les emballages d'appareils électroniques comme les téléphones portables, les ordinateurs portables, les tablettes et les outils électroniques, qui sont emballés avec des piles ou batteries au lithium ou en contiennent.



Le modèle de cette marque comporte un double astérisque, avec l'explication suivante : « Emplacement pour un numéro de téléphone où l'on peut obtenir des informations complémentaires ».

Il n'apparaît toutefois pas clairement quel numéro de téléphone doit être indiqué (celui du fabricant ou de l'expéditeur ?), si le numéro doit être joignable à toute heure et en quelle langue les informations doivent être données. La question se pose également de savoir comment procéder quand de grosses quantités de piles ou batteries au lithium ou d'appareils contenant des piles ou batteries au lithium sont transportés depuis l'Asie vers des centres de distribution dans le monde entier et y sont ensuite à nouveau remis au

transport en plus petites quantités. Dans la pratique, c'est souvent le numéro de téléphone de l'expéditeur initial qui continue à être utilisé.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est unanimement accordé à dire, sur la base d'années d'expérience, que le numéro de téléphone ne présentait que peu d'intérêt pratique et que sa suppression ne diminuerait pas l'efficacité de la marque ; aussi a-t-il décidé de le supprimer.

Différenciation visuelle des étiquettes et plaques-étiquettes relatives aux gaz

À ses précédentes sessions, 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.

Au cours des précédentes discussions, des arguments pour et contre une modification des prescriptions ont été donnés :

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

L'Espagne et l'Association internationale des services d'incendie et de secours (CTIF) avaient préparé pour le Sous-comité d'experts de l'ONU plusieurs propositions visant à permettre de mieux différencier entre les étiquettes de danger et les plaques-étiquettes pour les liquides inflammables et pour les gaz inflammables, ainsi qu'entre celles pour les liquides et solides toxiques et pour les gaz toxiques ; elles proposaient par exemple l'utilisation d'un symbole de bouteille à gaz sur les étiquettes de danger pour les gaz ou l'ajout d'une mention comme « gaz inflammable » ou « gaz toxique ».

À l'issue des discussions pendant la réunion informelle de juillet, l'Espagne et la CTIF ont révisé leur proposition pour tenir compte des commentaires reçus. La proposition de compromis pour la session de décembre a été de ne prévoir de modification que pour les plaques-étiquettes.

Bien que le Sous-comité d'experts de l'ONU ait reconnu l'importance du système de communication des dangers pour le personnel d'intervention, la proposition, telle qu'elle avait été rédigée, n'a pas obtenu un soutien total. Certaines délégations ont estimé que ces

questions de communication des dangers pouvaient être mieux prises en compte dans des règlements régionaux ou modaux, comme c'est actuellement le cas dans le RID avec la bande orange continue sur les wagons-citernes destinés au transport des gaz liquéfiés, liquéfiés réfrigérés ou dissous.

Documentation

Mentions dans le document de transport en cas d'application de dispositions spéciales

En vertu du 1.4.2.1.1 b) du RID/ADR/ADN, l'expéditeur de marchandises dangereuses est tenu de fournir de manière traçable au transporteur les renseignements et informations et, le cas échéant, les documents de transport et les documents d'accompagnement exigés, en tenant compte notamment des dispositions du chapitre 5.4 et du tableau A du chapitre 3.2.

Aux fins de la sécurité du transport, il est important que les informations à transmettre soient complètes. Même si de nombreuses dispositions spéciales doivent faire l'objet d'une rubrique spécifique dans le document de transport, le chapitre 5.4 ne comporte pas de prescription générale pour l'intégration d'informations venant des dispositions spéciales. Le RID/ADR/ADN comporte actuellement une règle spéciale pour le transport des numéros ONU 3528, 3529 et 3530 (différents types de moteurs à combustion), qui prescrit une mention particulière (voir 5.4.1.1.21 du RID/ADR/ADN). Sur proposition de l'Allemagne, le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté un renvoi dynamique aux mentions supplémentaires requises en cas d'application d'une disposition spéciale du chapitre 3.3. Ainsi, aucune modification corollaire ne sera nécessaire en cas d'ajout

ou de modification d'une disposition spéciale ayant trait au document de transport.

Ajouts dans le document de transport

Le 3.1.2.5 prescrit l'ajout du qualificatif « FONDU » dans la désignation officielle de transport lorsqu'un solide est remis ou présenté au transport à l'état fondu. Selon le 3.1.2.6, les désignations officielles de matières devant être transportées dans un état stabilisé ou avec régulation de température doivent être respectivement complétées par la mention « STABILISÉ » ou « AVEC RÉGULATION DE TEMPÉRATURE ».

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une proposition de l'Espagne visant, par souci d'exhaustivité, à reprendre ces exigences dans le chapitre 5.4 qui comporte toutes les mentions requises dans le document de transport.

Catastrophe du 4 août 2020 à Beyrouth

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a pris note de l'initiative prise par l'Afrique du Sud à la suite de la catastrophe de Beyrouth, causée par l'explosion d'une grande quantité de nitrate d'ammonium stockée dans un entrepôt du port. La représentante de l'Afrique du Sud a expliqué que son pays avait décidé de faire le point sur la réglementation actuelle et sur les pratiques permettant d'éviter une catastrophe semblable, en vue de renforcer la sécurité du stockage et du transport des marchandises dangereuses. L'expert de la France a informé le Sous-comité que son pays avait pris une initiative comparable, visant à recueillir des informations sur le transport, mais aussi sur le stockage et la manutention du nitrate d'ammonium dans les ports maritimes et intérieurs. L'experte du

Canada a fait part d'une étude de ce type en cours dans son pays et a proposé d'en communiquer les résultats au Sous-comité une fois qu'elle serait achevée. Le Sous-comité a souligné l'importance de tirer des enseignements des accidents et salué l'initiative de mise en commun des meilleures pratiques avec toutes les délégations.

Mise en œuvre du Règlement type de l'ONU

Le Règlement type de l'ONU est le texte fondamental, à l'échelle internationale, en ce qui concerne la sûreté du transport multimodal des marchandises dangereuses. À mesure que les chaînes d'approvisionnement s'étendent sur tous les continents et se complexifient, l'harmonisation des réglementations nationales portant sur les marchandises dangereuses avec la version la plus à jour du Règlement type revêt une importance de plus en plus cruciale.

Les autorités de réglementation nationales, régionales et internationales mettent à jour leurs prescriptions et norme selon des calendriers différents conformément à leurs procédures applicables obligatoires respectives. Ces différences de calendrier débouchent sur des divergences qui peuvent également représenter un risque en matière de sécurité pour le personnel participant au transport. Il peut également en résulter des retards de livraison et des coûts superflus pour d'importants produits médicaux ou autres biens de première nécessité.

Sur un seul continent, sept versions différentes du Règlement type de l'ONU sont utilisées côte à côte ! Il en découle naturellement des divergences dans les prescriptions et des risques inutiles dans la mesure où les avancées en matière de sécurité des transports ne sont pas répercutées ou seulement tardivement. Ces divergences

ressortent le plus dans le transport de quantités limitées, de quantités exemptées et de petites quantités de matières dangereuses pour l'environnement.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU est convenu de prévoir un point permanent à son ordre du jour pour l'examen systématique de la mise en œuvre du Règlement type à l'échelle mondiale. Un tel examen permettra de suivre, de promouvoir et de faciliter l'utilisation du Règlement type de manière transparente et, donc, de contribuer à la sûreté du transport des marchandises dangereuses.

Il a été noté que pour le transport terrestre, le Règlement type était mis en œuvre rapidement par l'intermédiaire du RID, de l'ADR et de l'ADN dans tous les pays parties à ces accords. Les autres pays ont été invités à faire part au secrétariat, s'ils le souhaitaient, de l'état d'avancement de la mise en œuvre sur leur territoire.

Élection du Bureau pour la prochaine période biennale

M. Duane Pfund (États-Unis d'Amérique) et M. Claude Pfauvadel (France) ont respectivement été réélus président et vice-président pour la prochaine période biennale.

Prochaine session

La 58^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU aura lieu du 28 juin au 2 juillet 2021 à Genève. Première session du nouveau cycle biennal, ses décisions seront intégrées dans la 23^e édition révisée du Règlement type de l'ONU, puis dans les éditions 2025 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

Jochen Conrad

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2021

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
22-23 juin	13 ^e session de la Commission d'experts techniques		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE OU À DISTANCE)
23-24 juin	43 ^e session du groupe de travail WG TECH		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE OU À DISTANCE)
9 juillet	Réunion sur l'arrangement administratif OTIF-DG MOVE-ERA		(RÉUNION À DISTANCE)
7-8 septembre	Groupe mixte d'experts pour la coordination		Berne - Suisse
8-9 septembre	44 ^e session du groupe de travail WG TECH		Berne - Suisse
21 septembre - 1 ^{er} octobre	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Genève - Suisse
28-29 septembre	15 ^e Assemblée générale		Berne - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2021

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
28 juin - 2 juillet	58 ^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse
1 ^{er} -2 juillet	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	(RÉUNION À DISTANCE)
1 ^{er} -2 juillet	Groupe d'experts juridique CIM/SMGS	CIT	(RÉUNION À DISTANCE)
6 juillet	Groupe de travail sur la révision des STI	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
7-8 juillet	Réunion EUMedRail sur l'interopérabilité technique de l'OTIF	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
28 juillet	Groupe de travail thématique sur les attelages automatiques numériques	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
16-20 août	Conférence de traduction RID/ADR/ADN pour la langue allemande	Ministère autrichien des transports	Autriche
24-27 août	Groupe d'experts sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2021

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
9-10 septembre	Assemblée générale de l'UTP	Union des transports publics (UTP)	Berne - Suisse
13-14 septembre	8 ^e Réunion annuelle des organisations internationales	OCDE	(RÉUNION À DISTANCE)
13-15 septembre	4 ^e session du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire	CEE-ONU	Genève - Suisse
22 septembre	Groupe de travail sur la révision du plan d'évaluation	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
22-27 septembre	100 ^e session du Conseil de direction d'UNIDROIT	UNIDROIT	Rome - Italie
27-28 septembre	Connecting Europe Express / Train RTE-T	Commission européenne, OFT, CFF	Berne - Suisse
25-29 octobre	Commission pour le droit des transports de l'OSJD dans le domaine des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses	OSJD	Varsovie - Pologne



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