



# Bulletin

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

129<sup>e</sup> année  
N°4/2021

Bulletin des  
transports  
internationaux  
ferroviaires

## ACTUALITÉS OTIF

- 3 *Hop on!* À bord d'un train spécial, le « Connecting Europe Express »
- 4 La 15<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF
- 6 Objectifs du Secrétaire général de l'OTIF pour le mandat 2022-2024

## COTIF

- 8 Notifications dépositaires

## TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 9 L'UNIDROIT et l'OTIF pour le Protocole de Luxembourg
- 9 12<sup>e</sup> Forum des transports et des communications à Istanbul

## ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

- 10 Le Groupe mixte d'experts pour la coordination et la coordination du droit des marchandises dangereuses et du droit ferroviaire général

## OTIF-COTIF

- 12 Règlement concernant l'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général
- 16 Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques
- 20 Addendas 1 à 3 aux Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF

## MARCHANDISES DANGEREUSES

- 22 58<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU

## CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

# ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs

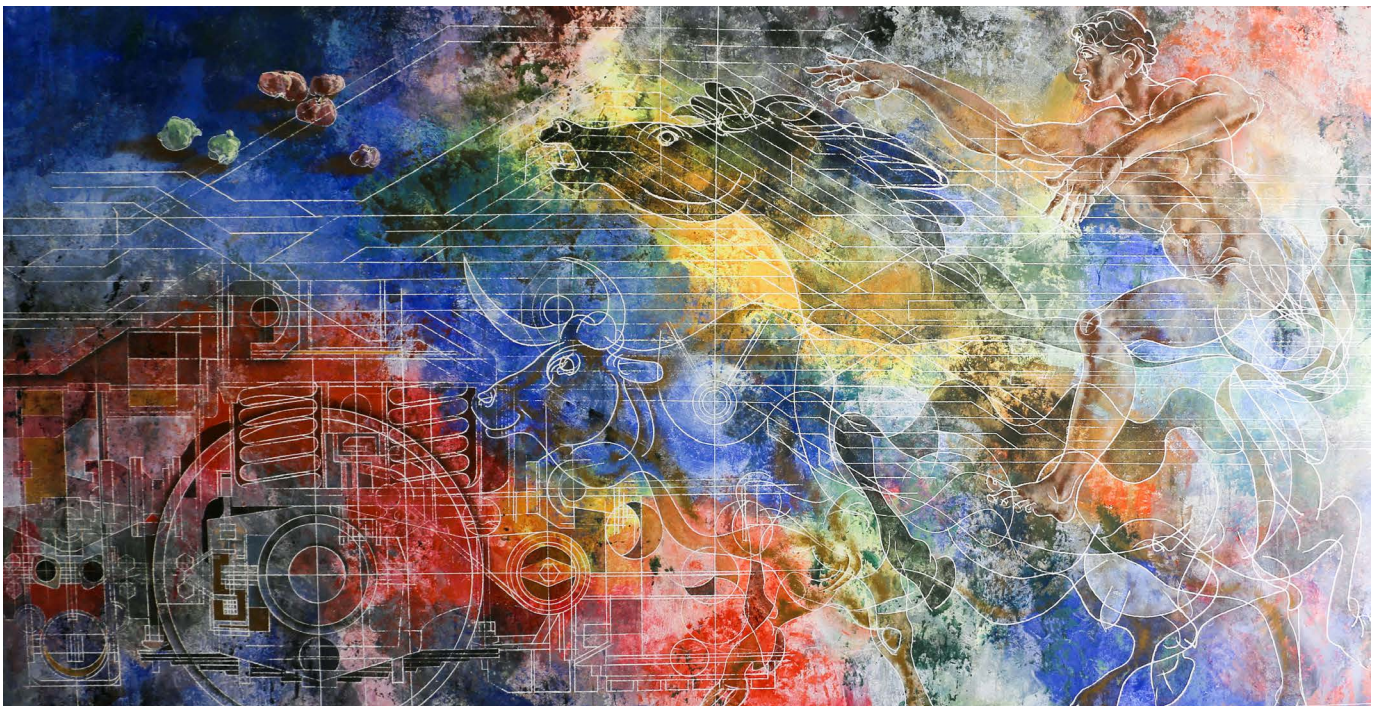
La 15<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF des 28 et 29 septembre à Berne a été un grand succès et apporté une contribution importante à l'Année européenne du rail. D'importants jalons ont ainsi pu être posés pour les futurs travaux de l'OTIF. De plus, la session s'étant tenue au format hybride, tous les effectifs disponibles du Secrétariat ont été mobilisés. Un grand merci à tous.

À titre personnel, je suis très heureux de pouvoir remplir mon office de Secrétaire général de l'OTIF pour trois années supplémentaires. Aussi présenté-je succinctement dans le présent numéro mes objectifs concrets pour mon prochain mandat. Reconnaisant de la confiance qui m'a été témoignée, je me réjouis de ces projets à venir.

Vous trouverez également dans ce numéro des articles d'information sur les décisions juridiques de l'Assemblée générale, sur la réunion du Groupe mixte d'experts pour la coordination (interopérabilité technique, sécurité et marchandises dangereuses) ainsi que sur la session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU.

Autre événement marquant : l'escale du « *Connecting Europe Express* » à Berne, la veille de l'Assemblée générale. Berne peut à bon droit être considérée comme le berceau des transports internationaux ferroviaires, comme le symbolise la « clé de Berne », outil indispensable à tous les contrôleurs et contrôleuses au quotidien.

**Wolfgang Küpper**  
Secrétaire général



Hans Erni, fresque murale, environ 20 m<sup>2</sup>, 1965, entrée du Secrétariat.

# HOP ON! À BORD D'UN TRAIN SPÉCIAL, LE « CONNECTING EUROPE EXPRESS »

Le 27 septembre 2021, le Secrétaire général de l'OTIF, monsieur Wolfgang Küpper, était à bord du train « Connecting Europe Express » qui arrivait en fin d'après-midi à Berne, capitale de la Suisse et ville pionnière du transport international ferroviaire.

Étaient aussi présents à bord madame Simonetta Sommaruga, conseillère fédérale, et monsieur Vincent Ducrot, président-directeur général des Chemins de fer fédéraux suisses. Tous deux ont évoqué la « Clé de Berne », cette clé maîtresse qui a été normalisée par la Conférence internationale sur les chemins de fer, ancêtre de l'OTIF, en 1886 à Berne, et qui peut être considérée comme le point de départ des efforts visant à mettre en place un système ferroviaire européen interopérable.

Monsieur Küpper a ensuite participé aux festivités organisées par l'Office fédéral des transports (OFT) du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et par les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF).

Le « Connecting Europe Express » est parti de Lisbonne le 2 septembre 2021 et est arrivé le 7 octobre 2021 à Paris, sa destination finale. Il s'est arrêté en Suisse, carrefour d'un intense trafic ferroviaire international en Europe.

Le projet exceptionnel « Connecting Europe Express » a été conçu dans le cadre de l'Année européenne du rail par l'Union européenne et ses partenaires. En 36 jours, ce train spécial a parcouru 20 000 kilomètres, traversé 26 États, franchi 33 frontières et fédéré 40 partenaires du secteur. Ce train a mis en valeur la force fédératrice du rail en empruntant des voies de chemins de fer qui

relient les gens et les pays à travers l'Europe.

Le Secrétaire général de l'OTIF salue cette initiative qui illustre les défis que le secteur ferroviaire doit relever pour devenir le mode de prédilection des voyageurs comme des entreprises. Le Secrétaire général remercie vivement le DETEC et les CFF pour leur invitation.



# LA 15<sup>e</sup> ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OTIF

La 15<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF s'est déroulée du 28 au 29 septembre 2021 à Berne (Suisse) et également à distance, en ligne. Ce format hybride a permis à 44 États membres au total de participer, dont 20 étaient représentés à Berne ; l'Union européenne, organisation régionale ayant adhéré à la COTIF en 2011,

participait également.

Le Koweït et le Qatar, en tant qu'États avec statut d'observateur, étaient présents à cette session de l'Assemblée générale. Enfin, 4 associations internationales étaient représentées : l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (EIM), le

Comité international des transports ferroviaires (CIT), le Conseil international de coordination des transports trans-eurasiatiques (CCTT) et RailNetEurope (RNE).

Présidée par S.E. M. Victorio Redondo Baldrich, ambassadeur d'Espagne en Suisse, cette 15<sup>e</sup> Assemblée générale a été marquée par différents temps forts.

Tout d'abord, l'Assemblée générale a réélu M. Wolfgang Küpper comme Secrétaire général pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2024. Juriste disposant d'une expérience professionnelle de 30 ans dans le domaine de la politique ferroviaire internationale, M. Küpper a effectué un premier mandat de presque trois ans à la tête du Secrétariat de l'OTIF (avril 2019-décembre 2021).



Puis l'Assemblée générale a abordé le projet de stratégie à long terme pour l'OTIF proposée par le Secrétaire général. La proposition est innovante en cela qu'elle fixe un cap sur de nombreuses années pour l'Organisation. L'Assemblée générale a alors chargé le Secrétaire général de préparer un projet révisé en consultation avec les organes de l'OTIF, en particulier avec la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale. Ce nouveau projet de stratégie à long terme sera soumis pour adoption à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée générale, prévue à l'automne 2024.

Ensuite, l'Assemblée générale a créé, pour une période de trois ans, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale. Celle-ci a notamment pour mission de :

- préparer des projets de modifications ou ajouts à la Convention,
- promouvoir et faciliter le fonctionnement et la mise en œuvre de la COTIF,
- procéder à la veille et à l'évaluation des instruments juridiques (voir article page 16),
- 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.

L'Assemblée générale a aussi adopté la « Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques ».

Plus tard, l'Assemblée générale a adopté les modifications du « Règlement concernant l'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général ».

Enfin, l'Assemblée générale a pris note des informations présentées par le Secrétaire général sur le projet de rénovation du siège de l'OTIF et a fixé un montant maximal de dépenses de 7 400 000 CHF pour la durée des projets de

rénovation du siège et du déménagement temporaire du personnel. Elle a également fixé un montant maximal annuel de dépense du Secrétariat de l'OTIF de 4 200 000 CHF pour la période 2022-2027.

### L'Assemblée générale a désigné les membres du Comité administratif pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2021 au 30 septembre 2024 :

#### MEMBRES

AUTRICHE  
BELGIQUE (PRÉSIDENTE)  
CROATIE  
FINLANDE  
FRANCE  
GÉORGIE  
IRAN  
ITALIE  
MACÉDOINE DU NORD  
PORTUGAL  
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE  
ROUMANIE  
ROYAUME-UNI  
SUÈDE  
SUISSE  
TUNISIE

#### MEMBRES SUPPLÉANTS

ALLEMAGNE  
AZERBAÏDJAN  
BOSNIE-HERZÉGOVINE  
BULGARIE  
ESTONIE  
GRÈCE  
HONGRIE  
LETTONIE  
LUXEMBOURG  
NORVÈGE  
PAYS-BAS  
POLOGNE  
SERBIE  
SLOVÉNIE  
TURQUIE  
SLOVAQUIE

À l'issue de la première journée, le Secrétariat de l'OTIF et la Confédération suisse ont offert un cocktail dînatoire aux participants. Le Secrétaire général de l'OTIF, monsieur Wolfgang Küpper, et monsieur Pierre-André Meyrat, chef de la division « Financement » et directeur suppléant de l'Office fédéral des transports (OFT)

au sein de la Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), ont prononcé deux allocutions en ouverture, mettant en lumière le rôle de l'OTIF à l'international et à Berne.



# OBJECTIFS DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'OTIF POUR LE MANDAT 2022-2024

Le 28 septembre 2021, la 15<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF m'a réélu pour un second mandat (2022-2024). Quels sont, à la lumière de mon discours de candidature devant l'Assemblée, mes objectifs fondamentaux pour ce nouveau mandat ?

## Mes deux années et demie d'expérience à l'OTIF

Lors de ma prise de fonction en avril 2019, j'ai trouvé une organisation performante, avec des collaborateurs excellents et très motivés, de sorte que j'ai pu directement entamer la mise en œuvre de mes priorités annoncées. Ces priorités étaient d'assurer la continuité de la politique d'élargissement et d'ouverture de l'OTIF engagée par mon prédécesseur, ainsi que de poursuivre l'harmonisation entre les deux grands systèmes existants de droit des transports ferroviaires de l'OTIF et de l'OSJD.

J'ai alors pu constater que le travail de l'OTIF était défini par des procédures fortement structurées et au long cours. Chaque département travaille avec beaucoup d'autonomie, de précision et de professionnalisme.

Parallèlement, j'ai également été confronté à des questions en suspens :

- La question de la rénovation ou du déménagement de l'Organisation était irrésolue.
- Le personnel de l'OTIF travaille en permanence sous haute pression, en raison des mesures d'économies financières nécessaires des années passées.

## Des mesures d'urgence nécessaires

La pandémie de COVID-19 qui s'est propagée au début de l'année 2020 a exigé des mesures de gestion de crise immédiates et étendues. Comment protéger la santé des agents tout en préservant la capacité de travail de l'Organisation ?

Un plan de sécurité a très rapidement pu être établi et de nouvelles modalités de travail ont été introduites, satisfaisant aux exigences particulières de l'activité législative de l'OTIF en trois langues de travail. Ces mesures ont permis de poursuivre les travaux et d'éviter tout retard.

## Mes objectifs et ma vision d'avenir pour l'OTIF

Quels sont mes objectifs d'avenir pour l'OTIF ? Quelle est ma vision concrète ? En matière de politique ferroviaire et des transports, ma vision d'avenir reste inchangée : « Faire des chemins de fer le plus important mode de transport du XXI<sup>e</sup> siècle est une nécessité. ».

De mon point de vue, la conjoncture politique n'a jamais été aussi favorable à la réalisation de cette vision, eu égard notamment au pacte vert de l'Union européenne et aux objectifs de durabilité de l'ONU.

L'OTIF devrait profiter de cette impulsion et souligner à chaque occasion possible l'importance du transport international ferroviaire pour la résolution des problèmes liés aux transports et à l'environnement.

En d'autres termes, l'OTIF ne doit pas être simple spectatrice, mais

actrice de ce processus. Et elle a beaucoup à offrir : l'acquis de la COTIF (par exemple le RID) est un atout précieux, attrayant et stratégique.

L'OTIF doit être proactive, ce qui ne se fera pas toujours sans remous. Les interfaces juridiques (cf. uniformisation du droit ferroviaire), techniques (cf. entités chargées de l'entretien – ECE) et géographiques (cf. OSJD) appellent des clarifications, auxquelles je ne vois toutefois pas d'alternatives.

Mon objectif est de trouver des solutions pratiques qui profitent immédiatement au trafic international ferroviaire. Les différends idéologiques ne font avancer ni nous ni le secteur. Je ne reculerai toutefois pas devant la confrontation lorsqu'il s'agira de résoudre des questions de principe fondamentales.

J'espère que la stratégie à long terme que j'ai établie pour l'OTIF contribuera à clarifier sensiblement la situation.

## Des objectifs concrets pour le Secrétariat

Quelle est concrètement ma « vision » pour l'OTIF ? Permettez-moi d'en nommer trois axes :

Premier axe : la « résilience », pour une OTIF à l'épreuve du temps dans ses entreprises extérieures

Il s'agit tout d'abord de l'élaboration de la stratégie à long terme susmentionnée, à partir d'un état des lieux : Où en est l'OTIF 20 ans après Vilnius et quelle voie s'ouvre à elle ?

Les travaux devraient être

coordonnés au sein du groupe d'experts juridiques. Il s'agit sur le fond de renforcer encore la coopération multilatérale et la poursuite de la politique d'élargissement et d'adhésion de l'OTIF, en tenant compte de la conjoncture géopolitique.

Deuxième axe : le renforcement des compétences-clés de l'OTIF

La création du Groupe de travail d'experts juridiques par mon prédécesseur est à saluer. Ce que le groupe de travail accomplit sous la conduite de M<sup>me</sup> Clio Liégeois est remarquable. Je pense en particulier à l'élaboration de prescriptions concernant l'importante fonction de dépositaire du Secrétaire général et la veille de l'application et de la mise en œuvre de la COTIF et de ses révisions dans les États membres.

D'autres sujets concrets du droit des transports, comme la poursuite de l'harmonisation et de la numérisation, les liens avec les prescriptions douanières et la fonction supplémentaire de la lettre de voiture CIM comme titre négociable sont à l'ordre du jour.

Il y aura également beaucoup à accomplir dans les domaines des marchandises dangereuses et de l'interopérabilité technique. Le domaine des marchandises dangereuses, avec le RID, rencontre de plus en plus de succès et suscite un intérêt mondial grâce à son approche globale et multimodale et son actualité.

Dans le domaine de l'interopérabilité technique, la fonction de passerelle de l'OTIF

a aussi brillamment fait ses preuves. Des travaux intensifs sont toutefois encore nécessaires pour transposer rapidement et avec précision le corpus juridique en pleine expansion de l'Union européenne dans le droit de l'OTIF. Cela concerne notamment l'élaboration de nouvelles prescriptions dans le domaine de la sécurité, un projet déjà engagé avec la création du nouvel appendice H lors de la 13<sup>e</sup> Assemblée générale.

Troisième et dernier axe : la « résilience », pour une OTIF à l'épreuve du temps en interne

Pour moi, il est particulièrement important que le Secrétariat de l'OTIF soit suffisamment préparé à ses futures activités. L'utilisation accrue de solutions de travail numériques et l'amélioration des conditions de travail du personnel constituent des priorités.

La satisfaction du personnel m'importe beaucoup. Des résultats ont déjà été obtenus dans ce domaine, notamment grâce à une coopération empreinte de confiance avec les représentantes et représentants du personnel. Il reste toutefois encore à faire.

La première partie d'une étude sur les avantages sociaux, c'est-à-dire les prestations versées par l'OTIF aux membres de son personnel au-delà de leur traitement, est prête. La seconde partie de l'étude portera sur la situation et les besoins en matière de ressources humaines. Objectif des deux parties de cette étude : l'OTIF doit pouvoir offrir des conditions de travail raisonnables et rester attrayante.

Le Protocole de Luxembourg devrait entrer en vigueur d'ici peu. L'OTIF est-elle en mesure de remplir pleinement son rôle de secrétariat de l'Autorité de surveillance ? Sûrement pas dans les conditions actuelles.

La rénovation du siège est indispensable et donnera un signal fort pour la pérennité de l'OTIF. C'est ainsi une perspective d'avenir qui sera offerte aux membres du personnel quant à leur emploi à Berne.

D'un autre côté, il m'importe également de maintenir des finances solides, ce qui est directement lié aux contributions des États membres. Il devrait cependant être possible de dégager une plus grande marge de manœuvre financière afin de mettre en œuvre tous les projets décrits.

## Conclusion et perspectives

Toutes ces activités ne peuvent être menées que conjointement avec les autres organes de l'OTIF, les États membres, l'Union européenne, les organisations et associations internationales et enfin et surtout avec le personnel du Secrétariat.

Je remercie chaleureusement l'équipe du Secrétariat et les membres de l'OTIF pour la confiance qui m'a été témoignée avec ma réélection et pour leur coopération efficace et agréable. Cette coopération m'encourage et je me réjouis de mener ensemble à bien tous les projets cités.

**Wolfgang Küpper**

# NOTIFICATIONS DÉPOSITAIRES

Depuis le 17 septembre 2021 ([Bulletin 3/2021](#))

<a href="#">NOT-21015</a>	17.09.2021	Corrections d'ordre rédactionnel aux versions française, allemande et anglaise de la PTU révisée concernant les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs (PTU LOC&PAS) adoptée par la Commission d'experts techniques à sa 13 <sup>e</sup> session
<a href="#">NOT-21038</a>	08.10.2021	Publication d'une modification et d'addendas aux « Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF »
<a href="#">NOT-21039</a>	08.10.2021	Addenda 1 aux Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF – Lignes maritimes et de navigation intérieure
<a href="#">NOT-21040</a>	08.10.2021	Addenda 2 aux Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF – Adhésion à la COTIF 1999 avec une réserve d'application des RU CIV et/ou RU CIM à une partie seulement du réseau ferré de l'État membre
<a href="#">NOT-21041</a>	08.10.2021	Modification et addenda 3 aux Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF – Textes authentiques et copies certifiées conformes de la COTIF 1999 et de ses modifications
<a href="#">NOT-21042</a>	29.10.2021	Décisions prises par la Commission d'experts techniques à sa 13 <sup>e</sup> session des 22 et 23 juin 2021



## L'UNIDROIT ET L'OTIF POUR LE PROTOCOLE DE LUXEMBOURG

Du 22 au 24 septembre 2021 s'est déroulée à Rome en Italie la 100<sup>e</sup> session anniversaire du Conseil de direction de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT).

Le Secrétaire général de l'OTIF, monsieur Wolfgang Küpper, était invité à s'exprimer dans le cadre de la coopération qui existe entre les deux organisations concernant le Protocole de Luxembourg.

Monsieur Küpper a d'abord rappelé le rôle de l'OTIF, lequel est de fournir le cadre juridique et technique pour

améliorer le transport ferroviaire international pour l'Europe, l'Asie et l'Afrique.

Il a insisté sur l'importance de l'aspect international soulignant que le succès de l'exploitation des chemins de fer est toujours plus grand lorsqu'il s'effectue au-delà des frontières.

Toutes les grandes tendances, telles qu'envisager les transports dans le cadre du développement durable, l'urbanisation, la numérisation et les changements démographiques, semblent favoriser les chemins de

fer. Le transport ferroviaire pourrait devenir le mode de transport du XXI<sup>e</sup> siècle et le Protocole de Luxembourg tient un rôle indéniable pour atteindre cet objectif.

En effet, monsieur Küpper a expliqué que faciliter le financement du matériel roulant ferroviaire permet de créer une base solide et un moyen supplémentaire pour l'essor international du transport ferroviaire.

Le Secrétaire général de l'OTIF souhaite longue vie aux organes d'UNIDROIT.

## 12<sup>e</sup> FORUM DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS À ISTANBUL

Cette année, le Forum des transports et des communications à Istanbul s'est tenu du 6 au 8 octobre. Invité par le ministère turc des transports et des infrastructures, le Secrétaire général de l'OTIF, monsieur Wolfgang Küpper, s'est rendu en Turquie.

Le Forum avait pour thème « Logistique, mobilité et numérisation ». Plus de

120 000 participants étaient présents et 100 compagnies représentées.

Le 7 octobre 2021, monsieur Küpper s'est exprimé lors de la 3<sup>e</sup> session « Logistique ». Il a présenté l'Organisation et la Convention relatives aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Il a ensuite mis en lumière les avantages de la COTIF. Enfin, il a

expliqué la relation entre le droit de l'Union européenne, le droit de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et le droit de l'OTIF.

Le Secrétaire général de l'OTIF remercie vivement le ministère du transport et de l'infrastructure de son invitation et de son chaleureux accueil.

# LE GROUPE MIXTE D'EXPERTS POUR LA COORDINATION ET LA COORDINATION DU DROIT DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET DU DROIT FERROVIAIRE GÉNÉRAL

Le Groupe mixte d'experts pour la coordination est un groupe de travail ad hoc qui a été chargé d'identifier les points devant être coordonnés afin d'harmoniser les dispositions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) avec les règles concernant l'interopérabilité et la sécurité, notamment les PTU et STI, et de les rendre plus cohérentes entre elles. Des représentants des États membres et des associations du secteur participent activement aux discussions sur les deux domaines du droit et sur les pratiques existantes. Le Groupe mixte d'experts pour la coordination n'est pas habilité à prendre des décisions contraignantes, mais il peut adresser des avis aux organes concernés pour modifier le RID ou les PTU et STI. Ces organes sont :

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

Les sujets abordés sont principalement liés aux véhicules et sont regroupés en différentes catégories, comme suit :

- examen de la nécessité et de l'alignement de nouvelles

exigences qui tiennent compte de l'innovation et des nouvelles technologies : documents électroniques, applications télématiques, détecteurs de déraillement, attelage automatique numérique ;

- conception et construction des véhicules ;
- procédures de coordination entre le RID et la législation ferroviaire générale concernant le signalement des accidents et incidents et les statistiques ;
- procédures d'autorisation des véhicules, évaluations et acteurs impliqués ;
- exploitation et maintenance : procédures, règles, responsabilités.

Le Groupe mixte d'experts pour la coordination a tenu sa 4<sup>e</sup> session les 7 et 8 septembre 2021 afin d'examiner les questions suivantes :

L'utilisation des détecteurs de déraillement et les exigences relatives à ces détecteurs font l'objet de discussions depuis de nombreuses années, à la suite de l'identification, par le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, du besoin urgent de disposer de détecteurs de déraillement pour le transport des marchandises dangereuses. L'année dernière, le Groupe mixte d'experts pour la coordination a demandé à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer d'élaborer des exigences pour les STI, dans l'éventualité où de tels détecteurs

seraient utilisés. Avec l'appui du secteur, l'Agence a rédigé des recommandations visant à modifier la STI Wagons et la STI LOC&PAS, lesquelles introduisent des prescriptions relatives à trois fonctions :

- la fonction de prévention des déraillements, qui détecterait les signes précurseurs de déraillement et enverrait un signal à la cabine du conducteur ;
- la fonction de détection des déraillements, qui détecterait les déraillements et enverrait un signal à la cabine du conducteur ;
- la fonction de détection des déraillements et de manœuvre, qui détecterait les déraillements et déclencherait automatiquement le freinage, sans possibilité de neutraliser cette activation.

Pour les fonctions de détection et de prévention des déraillements, les exigences relatives à la manière dont le conducteur de la locomotive devrait traiter le signal et y réagir seraient décrites dans la STI LOC&PAS. Le conducteur devrait recevoir des instructions opérationnelles sur la réaction à adopter face à un signal de déraillement. Cette réaction pourrait dépendre du lieu de circulation du train, par exemple une zone urbaine ou un tunnel.

Par la suite, les recommandations de l'Agence seront présentées au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires de l'UE.

Une fois les STI modifiées, les dispositions de la COTIF seront harmonisées par la Commission d'experts techniques.

La numérisation figure également à l'ordre du jour du Groupe mixte d'experts pour la coordination, en particulier lorsque les applications télématiques et la dématérialisation des documents concernent l'ensemble des aspects du transport ferroviaire : données liées au véhicule ou au chargement, compatibilité avec l'itinéraire et accès aux réseaux, horaires, exigences de documentation, contrôle, exploitation en sécurité des trains, et signalement des incidents et accidents. En 2020, l'Union européenne a introduit le règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (*Regulation on Electronic Freight Transport Information – eFTI*), aux termes duquel les États sont tenus d'échanger par voie numérique les informations relatives à toute marchandise transportée, et ce entre les différents modes de transport tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Le Groupe mixte a mis en évidence la nécessité d'analyser les interactions possibles entre la PTU ATF/STI ATF et le RID, et de suivre les discussions dans le cadre de forums et de groupes de travail. Plus tôt dans l'année, les experts du transport de marchandises dangereuses par rail, route et voies de navigation intérieure ont adopté, lors de la Réunion commune RID/ADR/ADN (pour laquelle l'OTIF et la CEE-ONU assurent conjointement le secrétariat), des lignes directrices harmonisées relatives à la dématérialisation des documents et à l'échange d'informations sur le transport de marchandises dangereuses. Ces lignes directrices, qui comportent une architecture et des modèles de données pour l'échange d'informations numérique, contribueront à assurer la mise en

œuvre du règlement eFTI de l'UE.

Le Groupe mixte d'experts pour la coordination a également discuté de la sécurité passive en cas de collision. Les exigences concernant les tampons de choc ont déjà été définies dans le RID. Toutefois, ces exigences ne sont actuellement pas appropriées pour les attelages centraux tels que les futurs attelages automatiques numériques. Par ailleurs, ces exigences ne s'appliquent qu'aux wagons-citernes et non aux wagons porteurs des conteneurs-citernes, car ces wagons porteurs ne sont pas utilisés exclusivement pour le transport de marchandises dangereuses. En outre, les objectifs de sécurité fonctionnelle élevés qui s'appliqueraient en cas de choc doivent encore être précisés dans le RID. Sur la base de ces objectifs de sécurité élevés, les PTU et les STI pertinentes pourraient définir des exigences techniques détaillées. Il convient également de résoudre les questions relatives à la sécurité passive pour les wagons porteurs des très grands conteneurs-citernes.

À la 2<sup>e</sup> session du Groupe mixte d'experts pour la coordination, en décembre 2019, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer a demandé aux experts d'examiner les différentes options de normes communes pour le signalement des accidents et des incidents. Le signalement des accidents et incidents et les statistiques nécessitent une harmonisation et une interface dans le cadre de l'élaboration par l'Agence des méthodes de sécurité communes sur l'évaluation du niveau de sécurité et des performances en matière de sécurité, qui devraient prendre en compte le transport de marchandises dangereuses. L'objectif est de parvenir à une norme commune de signalement couvrant les incidents liés ou non au transport de marchandises dangereuses. Le signalement et

les entités de signalement peuvent varier en fonction de l'incident. Lors de la réunion du Groupe mixte de cette année, l'Agence a présenté ses recommandations pour les méthodes de sécurité communes sur l'évaluation du niveau de sécurité et des performances en matière de sécurité, lesquelles ont été soumises au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires de l'UE.

Les règles nationales sont appliquées non seulement dans le cadre de l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires, mais aussi dans celui du transport de marchandises dangereuses. Cependant, ces règles ne sont pas nécessairement gérées de la même manière. Des exemples d'applications pratiques et l'expérience des États membres ont permis au Groupe mixte d'experts pour la coordination d'identifier les domaines susceptibles de poser problème et de les adresser au groupe de travail compétent.

Le Groupe mixte d'experts pour la coordination a clos deux points prioritaires avec succès. L'un de ces points concernait la procédure d'autorisation des véhicules et les acteurs impliqués. En 2019, le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a identifié un risque éventuel de double inspection, malgré la certification des citernes. L'inspection devrait être une possibilité, mais non une exigence prévue par les normes pour l'autorisation des véhicules. Les autorités compétentes devraient pouvoir avoir confiance dans la procédure de certification prévue par le RID. Cette année, la Réunion commune RID/ADR/ADN est convenue d'un nouveau texte dans le RID et l'ADR, indiquant que l'autorité compétente pouvait occasionnellement exiger une vérification de mise en service des citernes afin de vérifier leur conformité avec les exigences

applicables.

Les autres points qui ont été clos portaient sur la définition des entités chargées de l'entretien (ECE) et sur la modification d'une référence

à l'annexe A aux RU ATMF et au règlement de l'UE sur les ECE. Ces modifications ont été intégrées dans la version 2021 du RID.

La prochaine réunion du

Groupe mixte d'experts pour la coordination se tiendra le 6 septembre 2022.

**Maria Price**

# RÈGLEMENT CONCERNANT L'ÉLECTION ET LES CONDITIONS D'EMPLOI DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

À sa 15<sup>e</sup> session, l'Assemblée générale a adopté la « Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques » et approuvé les « Notes explicatives sur la décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques ». La veille de la mise en œuvre et de l'application des instruments juridiques de l'Organisation apporterait des données sur leur utilisation. À partir des résultats de cette veille, l'évaluation des instruments juridiques de l'Organisation déterminerait la pertinence de ces derniers, ainsi que tout besoin de révision.

## Cadre général

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (COTIF 1999) a introduit le Secrétaire général comme organe dans la structure organisationnelle de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Auparavant, sans rentrer dans les détails, l'Office central était un organe de l'Organisation et le directeur général était le chef de celui-ci, selon la COTIF 1980.

L'article 21, § 2, de la COTIF 1999 prévoit que « le Secrétaire général est élu par l'Assemblée générale pour une période de trois ans, renouvelable au maximum deux fois ». Depuis l'entrée en vigueur de la COTIF et jusqu'à la 15<sup>e</sup> Assemblée générale, cette disposition générale a été mise en œuvre via des décisions ad hoc et la pratique subséquente de l'Assemblée générale et du Comité administratif. Toutefois, cette

approche n'a pas toujours conduit à une mise en œuvre cohérente des dispositions. De plus, elle est inadéquate face à des situations atypiques comme celle qui s'est présentée à la 13<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale, laquelle n'a pas pu élire de Secrétaire général en raison du retrait de la seule candidature.

À sa 15<sup>e</sup> session, l'Assemblée générale a adopté le « Règlement concernant l'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général » (OTIF-21004-AG 15) et approuvé les « Notes explicatives sur le projet de règlement concernant l'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général » (OTIF-21005-AG 15). Le règlement est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2021.

Aux fins de la rédaction du règlement, les règles et la pratique existante de l'OTIF concernant l'élection du Secrétaire général ont été analysées en détail à la lumière des meilleures pratiques internationales, en particulier les

recommandations d'un organe de contrôle indépendant du système de l'ONU sur la sélection et les conditions d'emploi des chefs de secrétariat.

## Champ d'application du règlement

Champ d'application du règlement  
Le règlement s'applique à l'élection du Secrétaire général, à ses conditions d'emploi et à la désignation du Secrétaire général par intérim. En revanche, il ne couvre pas la suppléance du Secrétaire général, qui relève du Statut du personnel. L'expression « par intérim » signifie faisant fonction de Secrétaire général pendant une période de vacance du poste ; « suppléant » signifie remplaçant le Secrétaire général en exercice lorsqu'il est temporairement absent.

## Mandat

Le mandat et le nombre de

renouvellements sont définis dans la COTIF 1999. Toutefois, l'élection du Secrétaire général à la 14<sup>e</sup> session (extraordinaire) de l'Assemblée générale pour la durée restante du mandat par suite de la vacance soudaine du poste pose la question du nombre des mandats. Il a été décidé qu'un mandat d'un an ou moins ne devrait pas être compté dans le nombre limite de mandats, tel que défini à l'article 21, § 2, de la COTIF.

## Principes régissant l'élection

Certains principes généraux sont établis quant à la conduite des membres<sup>1</sup> et des candidats<sup>2</sup>. Premièrement, le processus d'élection se déroule dans le souci de servir au mieux les intérêts de l'Organisation, de respecter la dignité des candidats et des États membres qui présentent les candidatures et d'assurer la non-discrimination, la pleine transparence et l'absence d'exclusive à tous les stades. En ce qui concerne « l'absence d'exclusive », deux aspects sont pris en compte :

- inclusion de tous les membres de l'OTIF à tous les stades de l'élection : présentation des candidatures, forum des candidats et vote à l'Assemblée générale ;
- différentes personnes, représentant différentes visions de l'Organisation, peuvent devenir candidates.

Deuxièmement, les membres et les candidats doivent agir de bonne foi tout au long du processus d'élection.

Troisièmement, les membres et les candidats doivent éviter d'influencer

indûment le processus d'élection, par exemple en octroyant ou en acceptant des avantages financiers ou d'une autre nature en contrepartie du soutien à un candidat, ou en promettant de tels avantages.

Quatrièmement, les candidats s'abstiennent de toute promesse, tout engagement et toute action similaire en faveur d'une personne ou d'une entité, publique ou privée, et ne doivent accepter aucune instruction de sa part de nature à porter atteinte ou à être perçue comme portant atteinte à l'intégrité du processus d'élection.

Enfin, aux fins de l'égalité des chances de tous les candidats, des règles spécifiques supplémentaires sont établies pour les candidats internes<sup>3</sup>. Les candidats internes doivent ainsi s'abstenir de faire campagne à l'occasion de déplacements dans le cadre de leurs fonctions et éviter toute activité de promotion électorale sous couvert de réunions techniques ou de manifestations du même type.

## Critères de qualification

Des critères de qualification sont définis dans le but de garantir la responsabilisation, l'efficacité, l'efficacité et la transparence quant à l'élection et à la recherche des candidats les mieux qualifiés.

Les critères de qualification reprennent largement ceux adoptés par l'Assemblée générale à sa 14<sup>e</sup> session pour l'élection du Secrétaire général pour le mandat du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2024.

## Mise au concours

L'élection du Secrétaire général

peut avoir lieu au cours d'une session ordinaire, extraordinaire ou extraordinaire urgente de l'Assemblée générale. Par conséquent, il est impossible d'adopter un calendrier pré-établi pour l'organisation de l'élection. Le Comité administratif est donc autorisé à prendre les décisions nécessaires.

Le Comité administratif décide de la date de publication de la mise au concours et du délai de présentation des candidatures qui ne peut être inférieur à deux mois. La mise au concours doit contenir des informations sur le délai de candidature, les conditions et règles électorales, les conditions d'emploi ainsi que le descriptif du poste, et doit indiquer si le Secrétaire général en exercice est candidat à sa propre succession.

Le descriptif du poste inclut la description des fonctions du Secrétaire général énoncées à l'article 21, § 1, 3 et 4, de la COTIF, en particulier les tâches visées au § 3, lettre d), ainsi que les critères de qualification. Ce descriptif du poste de secrétaire général remplit deux fonctions :

- informer les candidats potentiels des fonctions du Secrétaire général,
- servir de base pour demander le certificat de bonne santé.

## Candidatures

Les candidatures doivent comporter :

- une lettre d'accompagnement expliquant avec concision pourquoi le candidat est qualifié pour le poste ;
- un curriculum vitæ ;

<sup>1</sup> « membre » désigne tout État membre, organisation régionale ou membre associé.

<sup>2</sup> « candidat » désigne une personne dont la candidature à l'élection comme Secrétaire général a été présentée.

<sup>3</sup> « candidat interne » désigne le Secrétaire général en exercice ou un membre du personnel du Secrétariat de l'OTIF dont la candidature à l'élection comme Secrétaire général a été présentée.

- une déclaration du candidat concernant sa vision des priorités et stratégies de l'Organisation ;
- un certificat de bonne santé.

Le règlement définit également des exigences pour le curriculum vitæ et le certificat de bonne santé.

Demander que les candidatures soient présentées par les États membres est une pratique établie. Eu égard au statut et à la nature des fonctions du Secrétaire général, seules quatre entités peuvent représenter un État membre aux fins de la présentation d'une candidature : chef d'état, chef de gouvernement, ministre des affaires étrangères ou ministre des transports.

### Examen formel des candidatures

La conformité aux conditions formelles doit être examinée par avance par le Comité administratif. Toutefois, les membres du Comité administratif représentant un État membre qui a proposé un candidat ne participent pas à l'examen formel des candidatures.

### Transparence

Suivant la pratique internationale la plus courante, une liste des candidats et des États membres ayant présenté les candidatures devrait être publiée sur le site Internet de l'Organisation. Toutefois, l'accès aux candidatures devrait être limité aux membres.

### Forum des candidats

En principe, les préférences des États membres concernant les candidats sont décidées avant l'Assemblée générale ; il faut donc

permettre aux candidats et aux membres de se rencontrer en amont de celle-ci. Un « forum des candidats »<sup>4</sup> doit être organisé à cet effet. Ce forum permet aux candidats de se faire connaître et de présenter leurs idées à tous les membres de l'OTIF sur un pied d'égalité, plusieurs semaines au moins avant l'Assemblée générale. Il donne non seulement plus de visibilité aux candidats, mais aussi plus de temps aux membres pour leurs réflexions et consultations en amont de l'élection.

Le Comité administratif doit convoquer le forum des candidats au plus tard quatre semaines avant la session de l'Assemblée générale au cours de laquelle l'élection aura lieu. En principe, le forum doit être convoqué d'affilée avec une réunion de l'un des organes de l'Organisation.

La personne présidant le Comité administratif ou une autre personne désignée par le Comité administratif préside le forum des candidats.

Étant donné le caractère sensible de la procédure, afin de respecter la dignité des candidats et pour des échanges plus sincères entre les candidats et les membres, la participation est réservée aux membres. En revanche, il n'y a pas de débat et les déclarations ou interventions ne donnent lieu à aucune conclusion ni recommandation.

### Votes

Les votes au sein de l'Assemblée générale sont soumis au règlement intérieur de celle-ci. En application du règlement intérieur de l'Assemblée générale (OTIF-21006-AG 15), le vote pour l'élection du Secrétaire général à lieu au scrutin secret.

Le candidat ou la candidate au

poste de Secrétaire général qui obtient la majorité des voix est élue. Si aucun des candidats n'obtient la majorité au premier tour, il est procédé à autant de tours de scrutin que nécessaire jusqu'à ce qu'il ne reste plus que deux candidats. Après chaque tour, la personne ayant récolté le moins de voix et tous ceux n'ayant obtenu aucune voix doivent se retirer. Par conséquent, s'il y a beaucoup de candidats, l'Assemblée générale peut décider, dans le but de limiter le nombre de tours de scrutin, que les personnes (deux ou plus) recevant le moins de voix ne peuvent pas participer au tour suivant (c'est-à-dire qu'elles sont éliminées) de façon à ce qu'il ne reste plus que deux candidats.

### Nomination du Secrétaire général élu

La nomination du Secrétaire général est confirmée dans une lettre de nomination signée par le président de l'Assemblée générale au nom de l'OTIF et par le Secrétaire général élu.

### Conditions d'emploi

Les conditions d'emploi du Secrétaire général (y compris le traitement et autres émoluments) doivent être définis par avance. Eu égard aux dispositions de la COTIF prévoyant le contrôle des activités du Secrétaire général par le Comité administratif et à la pratique actuelle de l'Organisation, la définition des conditions d'emploi est déléguée au Comité administratif et doit être réglementée dans le Statut du personnel.

Il n'existe ni condition ni limite d'âge (minimale ou maximale souhaitable par exemple). Cette approche prévaut dans d'autres organisations intergouvernementales. L'aptitude physique et mentale des candidats

<sup>4</sup> « membre » désigne tout État membre, organisation régionale ou membre associé.

à remplir les fonctions du Secrétaire général peut être confirmée sur la base des conclusions d'un examen médical.

### **Vacance du poste de secrétaire général**

Le Secrétaire général est un organe de l'Organisation qui exerce un certain nombre de fonctions, comme les fonctions de dépositaire, la convocation des commissions, etc. L'exercice de ces fonctions ne peut pas être interrompu. Or il est apparu dans la pratique que la procédure la plus rapide pour l'élection du Secrétaire général prend six mois de son lancement à la date de prise de fonctions du candidat élu.

En cas de vacance soudaine du poste de secrétaire général, des

mesures d'urgence doivent être prises. Il est important de noter qu'en cas d'absence temporaire du Secrétaire général (congé maladie, congés annuels, etc.), les règles de suppléance s'appliquent. Si le poste de secrétaire général devient vacant avant le terme du mandat, le Comité administratif doit nommer rapidement le Secrétaire général par intérim et prendre les dispositions nécessaires aux fins de l'élection du nouveau Secrétaire général pour la durée restante du mandat. En principe, le haut fonctionnaire le plus haut gradé de l'Organisation est nommé Secrétaire général par intérim.

### **Mise en œuvre du règlement**

Le Comité administratif doit adopter les mesures d'exécution

nécessaires à la prise d'effet du règlement, en particulier concernant l'appel à candidatures, le curriculum vitæ type, l'examen formel des candidatures, l'organisation du forum des candidats, les frais de voyage, la définition des conditions d'emploi et la désignation du Secrétaire général par intérim si le poste de Secrétaire général devient vacant.

### **Le département juridique**

# DÉCISION SUR LA VEILLE ET L'ÉVALUATION DES INSTRUMENTS JURIDIQUES

À sa 15<sup>e</sup> session, l'Assemblée générale a adopté la « Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques » et approuvé les « Notes explicatives sur la décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques ». La veille de la mise en œuvre et de l'application des instruments juridiques de l'Organisation apporterait des données sur leur utilisation. À partir des résultats de cette veille, l'évaluation des instruments juridiques de l'Organisation déterminerait la pertinence de ces derniers, ainsi que tout besoin de révision.

## Cadre général

L'importance de la veille et de l'évaluation systématiques des politiques et législations nationales et internationales est de plus en plus reconnue. Les règles établies au niveau national ou international devraient rester pertinentes au fil du temps. À cet effet, leur application doit être observée et évaluée. Il pourra être conclu que ces règles sont efficaces, ou qu'elles doivent être modifiées ou abolies.

Instrument international d'importance, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (COTIF 1999) pourvoit une cinquantaine d'États en Europe, en Asie et en Afrique d'un droit ferroviaire international uniforme. La COTIF a établi l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) dans le but de gérer et étoffer le droit ferroviaire international ainsi que de coopérer efficacement dans le domaine ferroviaire.

Afin de veiller à la pertinence de sa réglementation, l'Organisation a procédé à des révisions ponctuelles de celle-ci. Toutefois, aucune politique cohérente et systématique n'avait été établie au sein de l'Organisation jusqu'à la 15<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale.

L'Organisation ayant pour tâche de veiller à l'application de toutes les règles et recommandations (instruments juridiques) arrêtées au

sein de l'Organisation, la 15<sup>e</sup> Assemblée générale a adopté la « Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques » (OTIF-21002-AG 15) et approuvé les « Notes explicatives sur la décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques » (OTIF-21003-AG 15). L'Assemblée générale a souligné qu'il convenait de veiller à ce que les activités liées à la veille et à l'évaluation des instruments juridiques aient une valeur ajoutée et soient proportionnées. La décision est entrée en vigueur le 30 septembre 2021.

## Définitions

Les organisations internationales utilisent différents termes comme « suivi », « surveillance », « réexamen », « contrôle », « évaluation », etc., et même lorsque les mêmes termes sont utilisés, ils sont définis différemment selon l'organisation. Les différences sont toutefois largement terminologiques et théoriques, la pratique étant quant à elle comparable. Néanmoins, il est nécessaire de clarifier la terminologie utilisée à l'OTIF aux fins de la veille et de l'évaluation des instruments juridiques.

Le terme « partie prenante » désigne toute personne physique ou morale concernée par les instruments juridiques ou qui leur porte un intérêt légitime. Différents acteurs sont concernés par les instruments juridiques (voyageurs, entreprises ferroviaires,

gestionnaires d'infrastructure, etc.) ou leur portent un intérêt légitime (associations nationales ou internationales représentant des entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, etc.). De toute évidence, les États membres et organisations régionales sont également concernés par les instruments juridiques et leur portent aussi un intérêt légitime, mais étant donné qu'ils sont directement impliqués dans le processus décisionnel de l'Organisation, ils ne sont pas considérés comme « parties prenantes ».

Le terme « instrument juridique » désigne la Convention ou tout autre acte juridiquement contraignant ou non contraignant adopté par les organes de l'OTIF. Le système juridique de l'OTIF comprend différents instruments, qui peuvent être juridiquement contraignants (« droit contraignant ») ou non (« droit souple »). Les instruments juridiquement contraignants sont la Convention, y compris ses appendices et leurs annexes, les règlements intérieurs des organes, le Statut du personnel, etc. Les instruments juridiquement non contraignants sont les recommandations, lignes directrices, rapports explicatifs, notes explicatives, etc.

Le terme « mise en œuvre » désigne l'obligation internationale des États membres et organisations régionales de veiller à la pleine application des instruments juridiques, en premier lieu via l'incorporation de



ces derniers dans leurs ordres juridiques respectifs. Les États et les organisations régionales d'intégration économique peuvent devenir parties à la Convention. En droit public international, la conclusion d'un traité débouche principalement sur des obligations internationales pour les organisations et États parties. Aussi les parties doivent-elles veiller à ce que le traité soit mis en œuvre et appliqué au sein de leur ordre juridique. En revanche, elles n'ont pas l'obligation d'y incorporer les instruments juridiquement non contraignants et les instruments régissant le fonctionnement de l'Organisation. La mise en œuvre effective (au sens large) implique également l'application des instruments juridiques sur le terrain. Toutefois, aux fins de la présente décision, la mise en œuvre reçoit une définition plus étroite et est limitée à l'incorporation formelle dans l'ordre juridique d'un État membre ou d'une organisation régionale. Il convient de rappeler que toute partie à la Convention garde toute latitude quant aux modalités particulières d'incorporation des instruments pertinents dans son ordre juridique.

Le terme « application » désigne la mise en pratique au quotidien des instruments juridiques. L'application des instruments juridiques fait intervenir de nombreux acteurs différents : autorités nationales, voyageurs, transporteurs, entreprises ferroviaires, détenteurs de véhicules, gestionnaires d'infrastructure, etc.

Le terme « veille » désigne le processus continu et systématique de collecte de données. La veille fournit des données factuelles sur la mise en œuvre et l'application des instruments juridiques. Elle sert de base à l'évaluation réalisée ensuite.

Le terme « évaluation » désigne l'évaluation des effets réels d'un instrument juridique ou de certaines de ses dispositions. L'évaluation

devrait permettre à l'Organisation et aux parties prenantes de déterminer si les instruments juridiques fonctionnent bien ou s'il est nécessaire de les améliorer, remplacer ou abroger.

### Champ d'application

Le Secrétaire général doit systématiquement procéder à la veille et à l'évaluation de la mise en œuvre de la Convention. La mise en œuvre de la Convention est une obligation juridique internationale des États membres et des organisations régionales. Or, les modalités de cette prise d'effet relèvent de la compétence des États membres et organisations régionales. En d'autres termes, c'est aux États membres et organisations régionales qu'il incombe de veiller à ce que les dispositions pertinentes de la Convention soient valides sur leur territoire, de façon à ce qu'elles puissent être invoquées dans les relations privées (p. ex. contrat de transport), tout comme devant les tribunaux nationaux ou autres autorités publiques. Il est dans l'intérêt de l'Organisation de contrôler en continu que la COTIF a un statut juridique en droit national et peut donc être effectivement appliquée. Par conséquent, le Secrétaire général a l'obligation générale de procéder à la veille et à l'évaluation de la mise en œuvre de la Convention.

Les organes de l'OTIF visés à l'article 13, § 1 et 2, de la COTIF ou les organes établis par eux (en d'autres termes, tous les organes de l'Organisation) sont habilités à engager la veille et l'évaluation de l'application d'un instrument juridique particulier relevant de leur domaine de compétences, ou de certaines de ses dispositions. Le Secrétaire général peut engager la veille et l'évaluation de tout instrument juridique. En d'autres termes, il est y habilité de manière générale.

Les parties prenantes ne sont pas formellement habilitées à engager la veille et l'évaluation, mais peuvent demander aux organes compétents de le faire. En principe, l'application de tous les instruments juridiques est soumise à la veille et l'évaluation. Toutefois, eu égard à l'étendue du système juridique de l'OTIF et des ressources limitées de l'Organisation, des États membres et des organisations régionales, ainsi qu'à des considérations pratiques et au principe de proportionnalité, la veille et l'évaluation de l'application des instruments juridiques devraient être engagées au cas par cas. Dans de nombreux cas, il serait raisonnable et proportionné de procéder à la veille et à l'évaluation de certaines dispositions seulement d'un instrument juridique et non de l'instrument entier.

En principe, il ne peut être procédé à la veille et à l'évaluation de l'application d'un instrument juridique que trois ans au moins après l'entrée en vigueur de l'instrument ou de certaines de ses dispositions. L'utilité réelle des instruments juridiques dépend des résultats et répercussions faisant suite à leur adoption, entrée en vigueur et mise en œuvre. Habituellement, ce n'est qu'après quelques années d'application pratique que les résultats et effets deviennent progressivement plus clairs.

### Planification et priorité

Le Secrétaire général doit préparer un document initial pour tout projet de veille et d'évaluation d'un instrument juridique. Ce document initial définit les actions nécessaires à la veille et à l'évaluation et décrit leur faisabilité, leur coût, leur calendrier et leur priorité. Les ressources financières et humaines disponibles et requises doivent être définies et un calendrier préliminaire établi pour la veille et l'évaluation. En raison de la taille et de la complexité du

système juridique de l'OTIF ainsi que des ressources humaines et financières limitées, il conviendra d'établir un calendrier et un ordre de priorité pour une mise en œuvre efficace de la politique de veille et d'évaluation. Il est également tout aussi important de prévoir toutes les mesures nécessaires pour réaliser la veille et l'évaluation des instruments juridiques, par exemple les méthodes de collecte des données. Le travail de fond ne devrait débuter et les ressources n'être allouées que s'il est décidé que les actions susmentionnées sont réalisables.

## Coopération

Les États membres et organisations régionales doivent coopérer avec le Secrétaire général et fournir toutes les informations pertinentes aux fins de la veille et de l'évaluation des instruments juridiques. Une coopération authentique et active des États membres et organisations régionales, avec en premier lieu l'envoi dans les temps d'informations exhaustives, est une condition à l'efficacité de la politique de veille et d'évaluation.

Le Secrétaire général doit s'attacher à impliquer toutes les parties prenantes dans la veille et l'évaluation des instruments juridiques. Les parties prenantes ne sont pas parties à la Convention et l'Assemblée générale ne peut donc les contraindre à coopérer. Dans la mesure où elles sont directement concernées par beaucoup d'instruments juridiques, il est toutefois dans leur propre intérêt de coopérer aux fins de la veille et de l'évaluation.

## Collecte des données

Il devrait être recouru à différentes sources de données qualitatives et quantitatives, y compris les opinions des parties prenantes. La collecte des données devrait commencer par le contrôle des

informations existantes disponibles. La fiabilité et l'exhaustivité de toute donnée obtenue devrait être évaluée.

Des sources de données différentes devraient être utilisées, comme des rapports, la doctrine, la jurisprudence et des sondages des États membres, organisations régionales ou parties prenantes. L'une des plus importantes sources d'informations sur l'interprétation juridique et l'application de la Convention et la jurisprudence ou pratique judiciaire.

Les parties prenantes concernées par l'OTIF incluent entre autres les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les détenteurs de wagons ainsi que les associations les représentant. Leur expérience, leur expertise et leurs points de vue sont de précieuses sources d'informations sur l'application pratique de la réglementation. Pour que le système juridique de l'OTIF déploie son plein potentiel, il est crucial que celle-ci coopère avec ses parties prenantes. En effet, disposer de connaissances sur l'application pratique et de contributions des parties prenantes revêt une importance déterminante pour la conception, la veille et l'évaluation du système juridique de l'OTIF. Il est également nécessaire de veiller à ce que la réglementation reste au maximum pertinente pour les utilisateurs. Enfin, les intérêts des parties prenantes au transport international ferroviaire sont bien souvent multiples voire divergents. Il est donc essentiel d'identifier ces divergences et de prendre les mesures nécessaires pour éviter qu'elles ne compromettent la qualité des données et, par conséquent, les résultats.

La collecte et la compilation des données ne devraient pas occasionner de charges administratives excessives, mais seulement se limiter au nécessaire. Les États membres, les organisations régionales et

les organisations et associations internationales collectent beaucoup d'informations et l'OTIF devrait donc en premier lieu s'appuyer sur les données pertinentes déjà disponibles. Par conséquent, il importe de savoir ce qui existe déjà afin d'éviter les doublons et des charges inutiles.

L'absence de données critiques peut déboucher sur un report de l'évaluation.

## Évaluation et suivi

Une évaluation doit décrire la situation en cours, en particulier concernant la mise en œuvre et l'application dans la pratique d'un instrument juridique. L'évaluation porte sur le degré de mise en œuvre d'un instrument juridique, sa pertinence, son efficacité et sa cohérence.

La pertinence d'un instrument juridique se définit comme le rapport entre les difficultés et exigences du moment dans le transport ferroviaire international et les objectifs de l'instrument. Les exigences et difficultés peuvent changer avec le temps et la pertinence d'un instrument peut donc changer avec elles. Si un instrument n'est pas pertinent, il n'est pas nécessaire d'en évaluer l'efficacité et la cohérence.

Un instrument juridique est efficace s'il produit les résultats escomptés. L'efficacité d'un instrument juridique se définit comme le rapport entre ses coûts et ses avantages. Les coûts devraient être proportionnels aux avantages. Les avantages des instruments juridiques peuvent se mesurer financièrement ou non (c.-à-d. qu'ils peuvent ou non être traduits en valeur monétaire). Toutefois, les avantages non financiers, par exemple une transparence ou une sécurité juridique accrue, doivent quand même être mesurés.

Aucun instrument ne s'inscrit dans

un vide juridique ; de très nombreux instruments sont interdépendants au sein du système juridique de l'OTIF et corrélés avec d'autres règles. L'évaluation de la cohérence implique d'examiner à quel point différentes mesures peuvent bien fonctionner ensemble (ou non). La cohérence peut être interne ou externe. Contrôler la cohérence interne signifie examiner comment les divers composants du système juridique de l'OTIF fonctionnent ensemble. Pour la cohérence externe, il peut s'agir

d'examiner la conformité avec d'autres instruments juridiques internationaux, par exemple ceux de l'OSJD.

Les conclusions de la veille et de l'évaluation d'un instrument ou de certaines dispositions n'ont aucun effet sur leur statut juridique. En effet, celui-ci ne peut être modifié que dans le cadre de procédures formelles prévues par la COTIF ou définies par les organes compétents de l'OTIF.

La veille et l'évaluation devraient apporter des informations claires sur l'efficacité, le bon fonctionnement et la pertinence des instruments juridiques, en révéler les faiblesses et autres lacunes et en montrer les forces et meilleures pratiques. Par conséquent, des mesures de suivi adéquates doivent être définies, par exemple la diffusion des meilleures pratiques ou le lancement d'une procédure de révision formelle.

#### **Le département juridique**

# ADDENDAS 1 À 3 AUX LIGNES DIRECTRICES SUR LES ACTES DE TRAITÉ AU TITRE DE LA COTIF

Les « Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF » ont été publiées en 2017 dans le but d'aider les États membres, de clarifier les exigences juridiques et d'assurer la transparence de la pratique dépositaire. Les trois premiers addendas ont été publiés en 2021.

En 2017, le Secrétaire général a publié les « Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF » préparées par son département juridique afin de faciliter et accélérer les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur des modifications à la Convention et ses appendices et à la prise d'effet des autres actes de traité.

Afin de clarifier certaines autres pratiques et exigences dépositaires, le département juridique a préparé trois addendas.

## **Addenda 1 aux « Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF », concernant les lignes maritimes et de navigation intérieure**

Le premier addenda clarifie les exigences et la pratique développée sur la base de la Convention quant à savoir quand les lignes maritimes et de navigation intérieure CIV et CIM peuvent être inscrites et quand cette inscription prend effet.

En vertu de l'article 24, § 3, de la COTIF 1999, les États membres peuvent à tout moment adresser au Secrétaire général leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes maritimes et de navigation intérieure. Le Secrétaire général doit notifier l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les États membres.

En vertu de l'article 24, § 5, de la COTIF 1999, l'inscription de lignes maritimes et de navigation intérieure prend effet à l'expiration d'un délai

d'un mois à compter de la date de la notification de l'inscription par le Secrétaire général. En vertu de l'article 24, § 5, de la COTIF 1999, la radiation de lignes maritimes et de navigation intérieure prend effet à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date de la notification de la radiation par le Secrétaire général, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Dans la pratique de l'OTIF, les États membres qui demandent l'inscription ou la radiation de lignes maritimes et de navigation intérieure peuvent déterminer la date effective de l'inscription ou de la radiation à condition que cette date soit postérieure au délai prévu à l'article 24, § 5, de la COTIF 1999. Par conséquent, les États membres doivent tenir compte du temps nécessaire au Secrétariat pour préparer les notifications dépositaires correspondantes (au moins un mois en général).

## **Addenda 2 aux « Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF », concernant l'adhésion à la COTIF 1999 avec une réserve d'application des RU CIV et/ou RU CIM à une partie seulement du réseau ferré de l'État membre**

Le deuxième addenda précise que tout État ayant l'intention d'adhérer à la Convention avec une réserve d'application des RU CIV et/ou des RU CIM sur une partie seulement de son réseau ferré doit indiquer dans son instrument d'adhésion, ou dans les documents officiels joints,

quelle est la convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs ou de marchandises de nature comparable aux RU CIV et RU CIM à laquelle il est partie. Cet addenda explique également quelles sont les conséquences juridiques si un État membre cesse d'être partie à une telle convention.

Tout État demandant à formuler une réserve en vertu de l'article premier, § 6 et 7, des RU CIV et/ou de l'article premier, § 6 et 7, des RU CIM doit indiquer dans son instrument d'adhésion, ou dans les documents officiels joints, quelle est la convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs ou de marchandises de nature comparable aux RU CIV et RU CIM à laquelle il est partie. Il est à noter que la réserve cesse de produire ses effets si sa prémisses cesse d'exister, c'est-à-dire si l'État en question n'est plus partie à la convention justifiant cette règle particulière.

## **Addenda 3 aux « Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF », concernant les textes authentiques et les copies certifiées conformes de la COTIF 1999 et de ses modifications**

Le troisième addenda porte sur les textes authentiques et les copies certifiées conformes de la COTIF et de ses modifications adoptées par l'Assemblée générale ou la Commission de révision.

La version authentique de la COTIF 1999 est l'original du protocole de modification annexé au document final de la 5e session de l'Assemblée générale, signé par les États membres. Des copies certifiées conformes de cet original, à l'exception des pages portant les signatures, devraient être produites. Les corrections d'erreurs ne devraient pas être intégrées dans le texte authentique.

Le texte authentique des modifications à la COTIF 1999 adoptées par l'Assemblée générale ou la Commission de révision est le texte établi par le Secrétaire général en application de l'article 34, § 1, ou de l'article 35, § 1, de la COTIF 1999. Les corrections d'erreurs ne devraient pas être intégrées dans le texte authentique. Dans le cas de modifications à différentes parties de la Convention, chaque

groupe de modifications (p. ex. à la Convention elle-même, à un appendice particulier, etc.) doit être certifié séparément, comme c'est le cas dans les notifications dépositaires des modifications adoptées.

#### **Le département juridique**

# 58<sup>e</sup> SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU

(Genève, 28 juin - 2 juillet 2021)

Le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est réuni pour sa 58<sup>e</sup> session, qui a ouvert le cycle biennal 2021-2022. Les décisions du Sous-comité seront intégrées dans la 23<sup>e</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU et serviront de base commune aux prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport. Dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, elles seront ensuite reprises dans les éditions 2025 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Traditionnellement, peu de décisions sont prises à la première session d'un cycle, mais les grands travaux des deux années à venir sont identifiés.

En raison des restrictions de voyage, la 58<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts de l'ONU qui s'est tenue du 28 juin au 2 juillet 2021 sous la présidence de M. Duane Pfund (États-Unis) a de nouveau pris la forme d'une vidéoconférence, à laquelle 27 États, 5 organisations gouvernementales et 29 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.

## Classification

Détonateurs de mine (de sautage) électroniques des numéros ONU 0511, 0512 et 0513

L'édition 2021 du RID/ADR/ADN a vu l'introduction de trois nouveaux numéros ONU pour les détonateurs de mine (de sautage) électroniques (numéros ONU 0511, 0512 et 0513) aux fins de l'harmonisation avec la 22<sup>e</sup> édition du Règlement type de l'ONU. Auparavant, les détonateurs

de ce type recevaient les numéros ONU destinés aux détonateurs de mines (de sautage) électriques (UN 0030, UN 0255 et UN 0456), qui sont soumis aux mêmes prescriptions d'emballage et limites de poids.

Or, ces nouveaux numéros ONU ne sont pas encore utilisés partout dans le monde, ou des mesures transitoires plus longues sont prévues. Divers États parties au RID/ADR/ADN accordent également une période transitoire pour éviter de modifier le marquage des marchandises entreposées.

En conséquence, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de prolonger la période transitoire pour l'application des nouveaux numéros ONU jusqu'au 30 juin 2025. La mise en œuvre de cette décision n'est pas sans inconvénient, du moins dans le champ d'application du RID/ADR/ADN, étant donné que l'application des nouveaux numéros ONU est déjà prescrite depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021. La conclusion d'accords particuliers multilatéraux est d'une utilité limitée dans la mesure où ceux-ci ne s'appliquent que dans les États signataires et seulement en ce qui concerne le trafic international.

## Numéro ONU 1010

Sur proposition de l'Espagne et à des fins d'harmonisation avec le Règlement type de l'ONU, le nom du numéro ONU 1010 a été modifié comme suit dans l'édition 2021 du RID/ADR/ADN : « BUTADIÈNES STABILISÉS ou BUTADIÈNES ET HYDROCARBURES EN MÉLANGE STABILISÉ, contenant plus de 40 % de butadiènes ». Le nom auparavant utilisé dans le RID/ADR/ADN (« BUTADIÈNES STABILISÉS ou BUTADIÈNES ET HYDROCARBURES EN MÉLANGE STABILISÉ qui, à 70 °C, a une pression de vapeur ne dépassant pas 1,1 Mpa [11 bars] et dont la masse volumique à 50 °C n'est pas inférieure à 0,525 kg/l ») ne mentionnait pas de teneur minimale en butadiènes en mélange avec des hydrocarbures.

Le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) a constaté que cette modification avait d'importantes répercussions pour l'industrie chimique en Europe puisque la moitié des produits vendus en Europe portant ce numéro ONU contiennent entre 20 % et 40 % de butadiène. Tous les produits remplissent en revanche les exigences pour la pression de vapeur et la masse volumique auparavant incluses dans le nom utilisé pour le transport

terrestre. À cause du nouveau nom, la teneur en butadiènes doit maintenant être vérifiée avant chaque envoi. Si la concentration en butadiène est inférieure à 40 %, le numéro ONU 1965 (Hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié, n.s.a.) ou le numéro ONU 3161 (Gaz liquéfié inflammable, n.s.a.) doit être utilisé à la place du numéro ONU 1010. Ce changement de numéro ONU ne résulte toutefois pas en des conditions de transport plus strictes. Au contraire, il pourrait prêter à confusion chez les équipes d'intervention en cas d'incident puisque les deux numéros susnommés ne reflètent plus le danger propre au butadiène (p. ex. matière cancérigène).

Dans sa proposition visant à modifier le nom du numéro ONU 1010 dans le Règlement type de l'ONU, le CEFIC a rappelé un document de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) de 2003 qui mentionnait déjà ces problèmes et qui avait à l'époque conduit à ce que la modification au nom du numéro ONU 1010 adoptée pour le Règlement type de l'ONU ne soit pas reprise dans le RID/ADR/ADN. L'UIC avait souligné que la pression de vapeur et la masse volumique définies dans le nom apparaissant dans le RID/ADR/ADN constituaient des paramètres importants pour la détermination de la pression d'épreuve et du taux de remplissage des citernes, ce qui est particulièrement important pour les citernes à utilisation multiple. À l'époque déjà, l'industrie chimique européenne avait estimé que pour des raisons de sécurité, il fallait également prescrire une stabilisation pour les valeurs de concentration en butadiène inférieures à 40 %.

La proposition de l'industrie chimique de réduire la teneur minimale en butadiène de 40 % à 20 % pour le numéro ONU 1010 a été adoptée à la majorité. Les valeurs limites pour la pression de

vapeur et la masse volumique, qui étaient applicables jusqu'à l'entrée en vigueur de l'édition 2021 du RID/ADR/ADN, ont été intégrées dans une disposition spéciale qui pourra être réexaminée à la prochaine session.

Les accords particuliers multilatéraux RID 4/2021, M338 pour l'ADR et M030 pour l'ADN déjà mis en place à l'initiative des Pays-Bas et signés par plusieurs États parties visent à rétablir la situation dans l'intervalle avant la parution de l'édition 2023 du RID/ADR/ADN.

### UN 2426 Nitrate d'ammonium

À sa session de mars 2021, la Réunion commune a adopté une proposition de l'Espagne visant à harmoniser le nom et la description du numéro ONU 2426 dans le RID/ADR/ADN avec ceux dans le Règlement type de l'ONU. L'Espagne avait alors été chargée de présenter pour discussion les conditions prévues dans la colonne 17 de la liste des marchandises dangereuses du Code IMDG ainsi que les conditions de la disposition spéciale 644 du RID/ADR/ADN afin qu'elles deviennent le cas échéant applicables pour tous les modes de transport.

En conséquence, l'Espagne a demandé au Sous-comité d'experts de l'ONU si les conditions suivantes du Règlement type de l'ONU devaient être intégrées :

- teneur en nitrate d'ammonium de la solution limitée à 93 %,
- teneur minimale en eau fixée à 7 %,
- température de transport maximale admissible fixée à 140 °C,

- teneur en matière combustible limitée à 0,2 %,
- teneur limitée en chlore,
- pH limité de la solution aqueuse.

Alors qu'aucune objection à ces conditions n'a été soulevée par le groupe de travail sur les matières explosibles, la Belgique a souligné qu'actuellement, les propriétés et observations présentées pour chaque marchandise dangereuse dans la colonne 17 de la liste des marchandises dangereuses du Code IMDG n'ont pas de caractère obligatoire en droit international.

L'Espagne soumettra une proposition révisée à la prochaine session du Sous-comité d'experts de l'ONU, qui reviendra notamment plus en détails sur les valeurs de pH proposées.

### Numéro ONU 3536

Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a une nouvelle fois été saisi d'une proposition concernant le numéro ONU 3536 (BATTERIES AU LITHIUM INSTALLÉES DANS DES ENGIN DE TRANSPORT, batteries au lithium ionique ou batteries au lithium métal). Associée au numéro ONU 3536, la disposition spéciale 389 s'applique aux batteries au lithium installées dans des engins de transport qui servent à fournir de l'énergie électrique hors de l'engin. Il y est également défini comment les engins de transport doivent être équipés. Selon la définition donnée au 1.2.1, un engin de transport est un véhicule routier, un wagon, un conteneur, un conteneur-citerne, une citerne mobile ou un CGEM. Dans sa définition du terme « conteneur », le Code IMDG exige que ceux-ci soient agréés conformément à la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) de 1972 telle que modifiée.

Dans le transport maritime, ces prescriptions sont parfois interprétées en ce sens que les conteneurs contenant des systèmes de stockage d'énergie avec batteries au lithium non agréés selon la CSC ne peuvent pas être acceptés au transport.

L'Allemagne a par conséquent demandé au Sous-comité d'experts de l'ONU si les prescriptions de la CSC étaient applicables aux conteneurs avec batteries au lithium portant le numéro ONU 3536, auquel cas il faudrait discuter du numéro ONU à attribuer à de tels systèmes de stockage d'énergie lorsqu'ils ne satisfont pas aux prescriptions de la CSC et déterminer si les prescriptions de la CSC devraient également être remplies en transport terrestre.

La plupart des délégations ont estimé que les conteneurs avec systèmes de stockage d'énergie ne devaient pas satisfaire à la CSC. Cela devrait être clarifié soit dans la disposition spéciale 389, soit en modifiant la désignation officielle de transport. L'Allemagne s'est déclarée prête à soumettre à la prochaine session une proposition tenant compte des commentaires formulés.

### Nouveaux numéros ONU pour les chlorophénols

Pour les chlorophénols, les prescriptions pour les marchandises dangereuses prévoient actuellement les numéros ONU 2020 et 2021 associés à la classe 6.1. Or, il s'est avéré qu'en plus d'être toxiques, plusieurs chlorophénols présentent également des propriétés corrosives, lesquelles constituent qui plus est leur danger principal. Les numéros ONU 2020 et 2021 ne reflètent pas cette corrosivité et l'Allemagne a donc proposé de prévoir de nouveaux numéros ONU pour les chlorophénols avec danger principal de la classe 8 et danger

subsidaire de la classe 6.1.

Plusieurs experts ont soutenu la nécessité de l'introduction de nouvelles rubriques. Les points suivants ont toutefois été soulignés, lesquels seront pris en compte par l'Allemagne dans une proposition révisée :

- la désignation officielle de transport ne devrait pas être identique à celle des numéros ONU 2020 et 2021,
- il faudrait démontrer à partir de données à quels isomères du chlorophénol ces nouvelles rubriques devraient s'appliquer,
- les prescriptions de transport associées devraient être vérifiées,
- il faudrait vérifier les possibles chevauchements avec le numéro ONU 3155 (Pentachlorophénol).

### Piles et batteries au lithium

Les dangers provenant des piles et batteries au lithium dépendent principalement de la quantité de lithium qu'elles contiennent et des électrolytes utilisés. À ce titre, la disposition spéciale 188 définit pour les piles et batteries au lithium des conditions d'exemption des prescriptions pour les marchandises dangereuses. Tandis que la valeur limite pour les batteries au lithium métal y est fixée en fonction de la masse de lithium, une valeur limite basée sur l'énergie nominale en wattheures (Wh) a été considérée comme une solution plus pratique pour les batteries au lithium ionique. La disposition spéciale 188 ayant été rédigée en se basant sur les piles et batteries utilisées dans les téléphones et ordinateurs portables ou dans les outils électroniques, les valeurs limites ont été fixées à 20 Wh pour les piles et 100 Wh pour les batteries.

L'industrie de piles et batteries a attiré l'attention du Sous-comité d'experts de l'ONU sur le fait que la technologie a énormément évolué depuis et que les piles et batteries au lithium peuvent fournir davantage d'énergie avec la même quantité de substances actives. Par exemple, la masse d'une pile avec une énergie nominale de 20 Wh a été divisée par deux, avec pour conséquence que les piles utilisées pour les téléphones portables présentent une énergie nominale d'un peu plus de 20 Wh et les batteries des outils électroniques une énergie nominale de plus de 100 Wh. Les prescriptions d'exemption de la disposition spéciale 188 pourraient par conséquent ne plus être applicables à ces piles et batteries. L'industrie a donc proposé de relever la valeur limite à 30 Wh pour les piles et à 150 Wh pour les batteries.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a estimé que le progrès technique dans le domaine des piles au lithium ionique et l'augmentation de la densité énergétique ne prouvaient pas que le transport était plus sûr. Plusieurs États ont souligné que la valeur critique était l'énergie nominale et non la masse. L'industrie des piles et batteries a annoncé une nouvelle proposition circonstanciée.

### Emballages

#### Instruction d'emballage LP 903

L'instruction d'emballage LP 903 régit l'emballage des batteries au lithium dans de grands emballages. Pour l'heure, les grands emballages sont autorisés pour une batterie seule ou un équipement seul contenant des batteries. Or, lors du précédent cycle biennal, il a été décidé pour l'instruction LP 906 concernant l'emballage des batteries au lithium endommagées ou défectueuses en grands emballages que les



grands emballages pouvaient être utilisés même pour plusieurs de ces équipements ou batteries. Le nombre maximum de piles, de batteries et d'équipements, le contenu énergétique total maximum des batteries et la disposition à l'intérieur du colis, y compris les séparations et les protections des pièces, ont été introduits comme critères d'épreuve supplémentaires pour ces grands emballages. Cette modification entrera en vigueur pour le RID/ADR/ADN avec l'édition 2023.

Au vu du nombre croissant d'automobiles mus par accumulateurs et de l'essor de la production de piles et batteries au lithium, l'industrie des piles et batteries a demandé que soit autorisée l'application de l'instruction d'emballage LP 903 à plusieurs batteries également. Selon elle, de grands emballages contenant plusieurs piles ou batteries au lithium correctement isolées les unes des autres ne posent pas de plus grand risque que de multiples petits emballages contenant le même nombre de piles, empilés sur une palette. L'utilisation d'un grand emballage à la place de multiples petits emballages contribue à la sécurité du transport puisque la manutention nécessaire pour tous les petits emballages est remplacée par la manutention mécanique d'un seul grand emballage. Le nombre de transports pourrait de plus être réduit.

De nombreux experts ont certes soutenu l'intention générale de cette proposition mais ont estimé que des travaux complémentaires étaient nécessaires pour clarifier les responsabilités et les prescriptions d'épreuve pour de tels grands emballages. L'industrie des batteries a assuré qu'elle développerait sa proposition.

Révision à la hausse des quantités limitées pour les

## gaz non inflammables et non toxiques

Le Conseil pour le transport en sécurité des articles dangereux (COSTHA) a proposé d'augmenter la valeur limite pour le transport des gaz non inflammables et non toxiques en quantités limitées de 120 ml actuellement par emballage intérieur à 1 000 ml, la masse brute totale (30 kg) du colis restant inchangée. La justification donnée était que la disposition spéciale 653 du RID/ADR/ADN prévoyait déjà des limites d'exemption plus élevées pour quatre gaz comprimés. Il a de plus été avancé qu'une limite d'un litre était déjà prévue pour les aérosols contenant des gaz non inflammables et non toxiques, alors que les aérosols sont moins résistants que les bouteilles à gaz.

La proposition a été saluée sur le principe par de nombreux experts. Certaines réserves ont toutefois été émises pour ce qui est de reprendre pour les gaz comprimés les mêmes valeurs limites que pour les aérosols sans simultanément prévoir de limite de pression. De plus, il est apparu nécessaire à certains experts que les prescriptions pour la construction et le contrôle des récipients à pression du chapitre 6.2 soient respectées ; par conséquent, des modifications du chapitre 3.4 (quantités limitées) concernant l'applicabilité des prescriptions du chapitre 6.2 sont également nécessaires. Le COSTHA révisera sa proposition à la lumière de ces discussions.

## Critère de non-combustibilité

L'instruction d'emballage pour les piles et batteries au lithium au chapitre 4.1 du RID/ADR/ADN prescrit que « la non-combustibilité doit être évaluée conformément à une norme reconnue dans le pays où l'emballage est conçu ou fabriqué ». Cette exigence peut

être interprétée en ce sens que c'est la non-combustibilité de l'emballage dans son ensemble qui doit être évaluée. La Belgique a toutefois exprimé l'avis que l'évaluation de la non-combustibilité ne concernait que le matériau d'isolation thermique et le matériau de rembourrage utilisés.

Cette interprétation avait déjà été confirmée par le Sous-comité d'experts de l'ONU à sa précédente session. L'introduction d'un renvoi à titre d'exemple à la norme ISO 1182 sur laquelle peut reposer l'évaluation de la non-combustibilité n'a toutefois pas obtenu la majorité dans un premier temps, puisque cette norme ne comporte pas de critères d'acceptation pour la non-combustibilité et que ceux-ci devraient en plus être listés avec chaque renvoi à cette norme. Il a par ailleurs été constaté qu'il devrait également être renvoyé à cette norme dans les autres instructions d'emballage pour marchandises dangereuses faisant référence à la non-combustibilité. Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de revenir sur la question de comment procéder dans les cas où le pays d'agrément de l'emballage diffère de son pays de conception ou de fabrication.

## Utilisation de matières plastiques recyclées

Les initiatives mondiales visant à limiter les effets néfastes des activités humaines sur l'environnement (p. ex. le « pacte vert » de la Commission européenne) ont également des répercussions sur la production d'emballages plastiques. La nouvelle taxe introduite par la Commission européenne sur les emballages en plastique non recyclé a pour conséquence que les fabricants et utilisateurs d'emballages en plastique doivent modifier leurs processus de production traditionnels. Des solutions sont recherchées pour

réduire la quantité de nouveaux plastiques non recyclés et accroître la part des plastiques recyclés dans les processus de production, ce qui a également des répercussions pour les fabricants et utilisateurs d'emballages en plastiques pour le transport de marchandises dangereuses.

Lors du précédent cycle biennal, il avait déjà été constaté que le Règlement type de l'ONU comportait certes des prescriptions pour l'utilisation de matières plastiques recyclées dans certains cas isolés, mais qu'il manquait des prescriptions pour leur utilisation générale. D'un autre côté, il avait également été relevé que la formulation « matières plastiques appropriées » était employée à différentes reprises dans les prescriptions de construction pour les emballages et qu'elle n'excluait pas l'utilisation de matières plastiques recyclées. Il avait été décidé de revenir sur la question au cours du présent cycle biennal dans le but d'améliorer, par souci environnemental, le taux de recyclage des emballages de marchandises dangereuses.

La Belgique a soumis un document dans lequel elle a attiré l'attention du Sous-comité d'experts de l'ONU sur un paradoxe dans le Règlement type de l'ONU : les matières plastiques recyclées de sources bien contrôlées doivent satisfaire aux paramètres de qualité définis au 1.2.1 dans la définition de « matières plastiques recyclées », tandis qu'il n'existe aucune exigence pour le contrôle des spécifications des « matières plastiques appropriées », qui peuvent également être des plastiques recyclés issus de la collecte de déchets ménagers. De plus, les prescriptions de marquage des emballages ne prévoient de marque particulière (« REC ») que pour les plastiques recyclés et pas pour les « matières plastiques appropriées ».

Les exigences relatives à l'utilisation de plastiques recyclés ne correspondant pas à la définition donnée au 1.2.1 (c'est-à-dire les matières plastiques appropriées) sont interprétées différemment par les autorités compétentes et les organismes de contrôle. Certains choisissent la voie de la sécurité et n'autorise l'utilisation qu'à des conditions très strictes (par exemple via des règles de dérogation nationales). D'autres font usage des dérogations prévues dans le Règlement type de l'ONU (par exemple utilisation de la lettre « W » dans le marquage selon le 6.1.2.4) et autorisent ces emballages pour le transport international. D'autres encore agrément ces emballages de la même manière que les emballages en matériaux vierges et les autorisent également au transport international.

Au vu de l'utilisation accrue de plastiques recyclés pour la fabrication d'emballages de marchandises dangereuses, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'établir un groupe de travail qui examinera les questions suivantes :

- Le terme « matières plastiques appropriées » devrait-il être plus clairement défini ?
- En fonction de ce qui sera éventuellement défini comme « matières plastiques appropriées », la définition de « matières plastiques recyclées » devra-t-elle être révisée ?
- Une approche fondée uniquement sur les performances dans les épreuves de modèle type est-elle suffisante pour déterminer si un plastique recyclé est approprié, ou faut-il invoquer des critères définis pour le matériau source ?
- Tous les types d'emballages plastiques pour marchandises

dangereuses devraient-ils être considérés comme équivalents pour ce qui est de l'emploi de matières recyclées, ou faut-il préférer une approche basée sur le type d'emballage ? Faut-il par ailleurs préférer une approche en fonction du contenu auquel sont destinés les emballages (par exemple matières solides ou liquides) ?

- Tous les emballages en matières plastiques recyclées doivent-ils être marqués afin de pouvoir être distingués des emballages en matériaux vierges ?
- L'utilisation générale de matières plastiques recyclées pour la fabrication d'emballages pour le transport international de marchandises dangereuses devrait-elle être réglementée dans le Règlement type de l'ONU, ou cela devrait-il relever de la compétence des diverses autorités compétentes ?

Ce groupe de travail pourrait également fournir des informations importantes au groupe de travail ISO qui révisé actuellement la norme ISO 16103:2005 (Emballages – Emballages de transport pour marchandises dangereuses – Matériaux plastiques recyclés).

## Citernes mobiles

### Omission de l'examen intérieur

Les paragraphes 6.7.2.19.5 et 6.7.3.15.5 du RID/ADR décrivent les contrôles et épreuves devant être réalisés dans le cadre du contrôle et de l'épreuve périodiques intermédiaires à intervalles de deux ans et demi des citernes mobiles. Pour les citernes mobiles destinées au transport d'une seule matière, l'examen intérieur à intervalles de deux ans et demi peut être omis ou remplacé par d'autres méthodes

d'épreuve ou procédures de contrôle indiquées par l'autorité compétente ou l'organisme désigné par elle.

À la précédente session du Sous-comité, l'Allemagne avait demandé qui était autorisé à accorder la dispense de l'examen intérieur et selon quelles modalités (p. ex. dans le cadre de l'agrément de type de la citerne ou par l'organisme de contrôle pendant le contrôle et l'épreuve intermédiaires). Deux options ont été définies :

- L'examen intérieur dans le cadre du contrôle et de l'épreuve intermédiaires peut être omis si la citerne mobile n'est agréée que pour le transport d'une seule matière ou d'un seul gaz conformément à l'agrément de type.
- L'examen intérieur dans le cadre du contrôle et de l'épreuve intermédiaires peut être omis si le procès-verbal d'épreuve du contrôle et de l'épreuve périodiques quinquennaux précédents indique que la citerne mobile est uniquement destinée au transport d'une seule matière ou d'un seul gaz. Si d'autres matières ou gaz doivent être transportés par la suite, un examen intérieur doit être effectué.

Les avis étaient partagés au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU, étant donné que le libellé actuel des prescriptions permet les deux interprétations. L'Allemagne préparera pour la prochaine session une proposition révisée, dans laquelle sera également précisée la formulation « une seule matière » puisqu'il n'apparaît pas clairement comment procéder dans le cas de mélanges.

### Équipements de service en matière plastique renforcée de fibres

À l'heure actuelle, les soupapes,

dispositifs de décompression et trous d'hommes pour tous les types de citernes mobiles sont fabriqués en matériaux métalliques. Or, pour le transport de matières corrosives en particulier, ces éléments ont une durée de vie utile plus courte que celle de la citerne. La Russie a exprimé la conviction que l'utilisation de matière plastique renforcée de fibres (PRF) dans la construction de ces équipements de service pourrait permettre d'accroître leur durée de vie utile et de réduire les coûts de réparation et de remplacement.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a unanimement estimé que le groupe de travail sur les citernes mobiles en PRF avait conclu ses travaux dans le cadre de son mandat en cours. Le président a remercié les membres et le président du groupe de travail (M. Steven Webb, États-Unis) pour tous les efforts déployés ces quatre dernières années, qui ont débouché sur de nouvelles prescriptions pour les citernes mobiles en PRF. Ces prescriptions entreront en vigueur pour le RID/ADR/ADN le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et remplaceront les prescriptions actuelles du chapitre 6.9, sur lesquelles se sont basées les discussions au sein de l'ONU.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé la création d'un nouveau groupe de travail présidé par la Russie, qui traitera des équipements de service en matière plastique renforcée de fibres.

### Résilience des citernes mobiles en PRF

L'épaisseur de paroi minimale des citernes mobiles métalliques est régie par le 6.7.2.4 du RID/ADR. Pour les citernes construites en un autre métal que l'acier de référence, une épaisseur équivalente est exigée et une formule est indiquée pour son calcul.

Lors des discussions sur le nouveau chapitre 6.9, le Royaume-Uni avait déjà déploré que le principe d'équivalence applicable aux citernes mobiles métalliques ne soit pas étendu aux citernes mobiles en PRF. Le Royaume-Uni craint que la résilience de ces citernes en cas de chocs susceptibles de les endommager ne soit pas équivalente à celle des citernes mobiles métalliques. Au cours de la discussion, plusieurs experts ont appuyé les nouvelles dispositions sur la base de valeurs empiriques et se sont dit convaincus que les prescriptions permettront de garantir que les citernes mobiles en PRF soient suffisamment résistantes et même plus performantes que les citernes mobiles métalliques classiques.

De même, le représentant de l'Organisation internationale des conteneurs-citernes (ITCO) a estimé que les prescriptions du 6.9.2.4.2 pour l'épaisseur minimale de paroi des réservoirs en PRF devraient être complétées par les valeurs pour l'absorption d'énergie définies dans la norme EN 13094.

Enfin, certains experts ont considéré que la question de l'épaisseur minimale de paroi des réservoirs en PRF devrait être discutée plus avant, mais qu'il n'était pas adéquat de renvoyer à la norme EN 13094 qui n'est applicable qu'aux citernes métalliques.

### Divers

#### Uniformisation des interprétations du Règlement type

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a reçu de nombreuses propositions concernant des questions d'applicabilité de dispositions existantes du Règlement type de l'ONU. Des différences d'interprétation peuvent

déboucher sur des incertitudes pour les utilisateurs et autorités compétentes. À leur tour, ces incertitudes peuvent résulter en une application erronée des dispositions du Règlement type de l'ONU ou avoir pour conséquence que des exigences différentes s'appliquent dans chaque pays ou région. Or, les autorités compétentes sont souvent contraintes d'interpréter l'intention des dispositions du Règlement type de l'ONU.

Le représentant des États-Unis a attiré l'attention sur le fait que pour l'ADR, des interprétations adoptées par le groupe de travail des transports de marchandises dangereuses étaient déjà publiées sur le site Internet de la CEE-ONU. L'Organisation maritime internationale (OMI) a également recours à des « interprétations unifiées » devant garantir une application uniforme des prescriptions techniques.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est exprimé en faveur du concept d'interprétations unifiées. Il est convenu de poursuivre les discussions sur ce sujet à sa prochaine session.

### Mise en œuvre du Règlement type de l'ONU

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a rappelé la décision prise à sa précédente session d'insérer le nouveau point d'ordre du jour permanent « Mise en œuvre du Règlement type de l'ONU » dans son programme de travail. Il a

salué la décision du ministère des transports sud-africain d'élaborer des normes nationales pour les marchandises dangereuses sur la base du Règlement type de l'ONU afin de permettre des exportations et importations fluides de produits chimiques et autres. Ces normes seront mises à jour en continu sur la base des révisions bisannuelles du Règlement type de l'ONU.

### Séminaire ONU/OCDE sur l'explosion du port de Beyrouth en 2020

Le 4 août 2020, un hangar contenant une quantité estimée de 2 750 tonnes de nitrate d'ammonium a pris feu et explosé dans le port de Beyrouth. Le bilan de cet accident s'est élevé à quelque 300 morts, 6 500 blessés et, d'après les estimations, 300 000 personnes déplacées. L'explosion a causé de graves dégâts matériel dans la zone portuaire ainsi que dans les zones commerciales et résidentielles situées dans le rayon de l'onde de choc et ravagé l'infrastructure sanitaire. D'autres accidents similaires impliquant du nitrate d'ammonium ont eu lieu par le passé, par exemple à Toulouse en France en 2001, à Mihăilești en Roumanie en 2004, au Texas aux États-Unis en 2013, à Tianjin en Chine en 2015 et à Bata en Guinée équatoriale en 2021. Tous ces événements soulignent l'importance du respect des prescriptions internationales existantes qui régissent la gestion des produits chimiques dans tous ses aspects (fabrication,

classification, marquage, transport, entreposage, manutention et mise au rebut).

À la onzième réunion de la Conférence des Parties à la Convention sur les effets transfrontières des accidents industriels de la CEE-ONU (Genève, 7-9 décembre 2020), l'Union européenne a proposé de procéder à un échange de vues quant à savoir si et comment cet accident pouvait être traité dans le cadre de ladite convention.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a été informé de la tenue, le 14 décembre 2021, d'un séminaire co-organisé par l'ONU et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Les principaux objectifs du séminaire sont de tirer des enseignements de l'explosion de Beyrouth et d'autres accidents liés au stockage et à la manutention du nitrate d'ammonium et des ammonitrates, d'échanger sur les expériences observées et les bonnes pratiques établies tirées d'instruments juridiques nationaux et internationaux, et définir des mesures visant à améliorer la prévention d'incidents et la réaction aux accidents impliquant du nitrate d'ammonium.

### Prochaine session

La 59<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts de l'ONU aura lieu du 29 novembre au 8 décembre 2021 à Genève.

**Jochen Conrad**

# CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2022

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
23-24 février	135 <sup>e</sup> session du Comité administratif		Berne - Suisse ( <a href="#">RÉUNION HYBRIDE OU À DISTANCE</a> )
14-18 Mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne - Suisse ( <a href="#">RÉUNION HYBRIDE</a> )

## ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2022

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
8-11 février	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne ( <a href="#">VIDÉOCONFÉRENCE</a> )
9-10 février	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	( <a href="#">VIDÉOCONFÉRENCE</a> )
14-15 février	Journées internationales des marchandises dangereuses à Hambourg		Hambourg - Allemagne
21-22 février	Groupe de travail thématique – Attelage automatique numérique	ERA	( <a href="#">VIDÉOCONFÉRENCE</a> )
22-25 février	Comité des transports intérieurs	CEE-ONU	Genève - Suisse
24 Mars	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse



Chères lectrices, chers lecteurs,  
Pour vous abonner au Bulletin des transports internationaux ferroviaires, la publication trimestrielle de l'OTIF, prière de bien vouloir envoyer un 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