



# Bulletin

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

130<sup>e</sup> année  
N°1-2/2022

**IBO**

Bulletin des  
transports  
internationaux  
ferroviaires

## ACTUALITÉS

### OTIF

- 3 L'OTIF et l'OSJD : des avancées vers une coopération solide
- 4 135<sup>e</sup> session du Comité administratif
- 4 Programme de travail 2022-2023 : la transversalité mise à l'honneur
- 5 Protocole ferroviaire de Luxembourg : signature de l'Espagne et de l'Afrique du Sud
- 5 L'OTIF et l'Union pour la Méditerranée
- 6 2<sup>e</sup> session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale

### COTIF

- 7 Modifications à la COTIF 1999 adoptées par l'Assemblée générale : point sur les approbations
- 8 Notifications dépositaires

### TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 9 L'Union postale universelle et l'OTIF : une rencontre de haut niveau
- 9 Nouvel atelier pour le Conseil de coopération du Golfe
- 10 Participation de l'OTIF au séminaire de formation d'EUMedRail
- 11 Réunion technique du Partenariat des organisations internationales de l'OCDE
- 12 Au Forum des transports 2022, à Vienne
- 13 L'interopérabilité technique, but partagé avec l'UE – La Conférence ERTMS 2022
- 13 À l'occasion de l'Assemblée générale annuelle du Rail Working Group
- 14 Réglementations douanière et ferroviaire : quand l'OTIF coopère sur le mode transversal
- 14 Middle East Rail 2022

### ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE COTIF/OTIF

- 15 Les interfaces entre les réglementations douanière et de transport
- 18 Recommandation sur l'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF

### TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 20 Nouvelle PTU CTCI concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire

### MARCHANDISES DANGEREUSES

- 23 Réunion commune RID/ADR/ADN
- 27 13<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
- 30 59<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU

### CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

33

# ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

La terrible guerre qui fait rage en Ukraine depuis le 24 février affecte inévitablement le travail de l'OTIF, car les pays impliqués dans le conflit, la Russie et l'Ukraine, en sont deux États membres.

Dans une déclaration conjointe avec M. Antonowicz, président du Comité de l'OSJD, j'ai donc évoqué le respect des règles du droit international.

Lors de la Réunion commune RID/ADR/ADN, dont il est rendu compte en détail dans le présent numéro, et au cours d'autres réunions officielles de l'OTIF, des mesures pouvant aboutir à l'exclusion d'États membres ont été réclamées. J'espère de tout cœur que de telles mesures s'avéreront inutiles et que les armes se tairont bientôt.

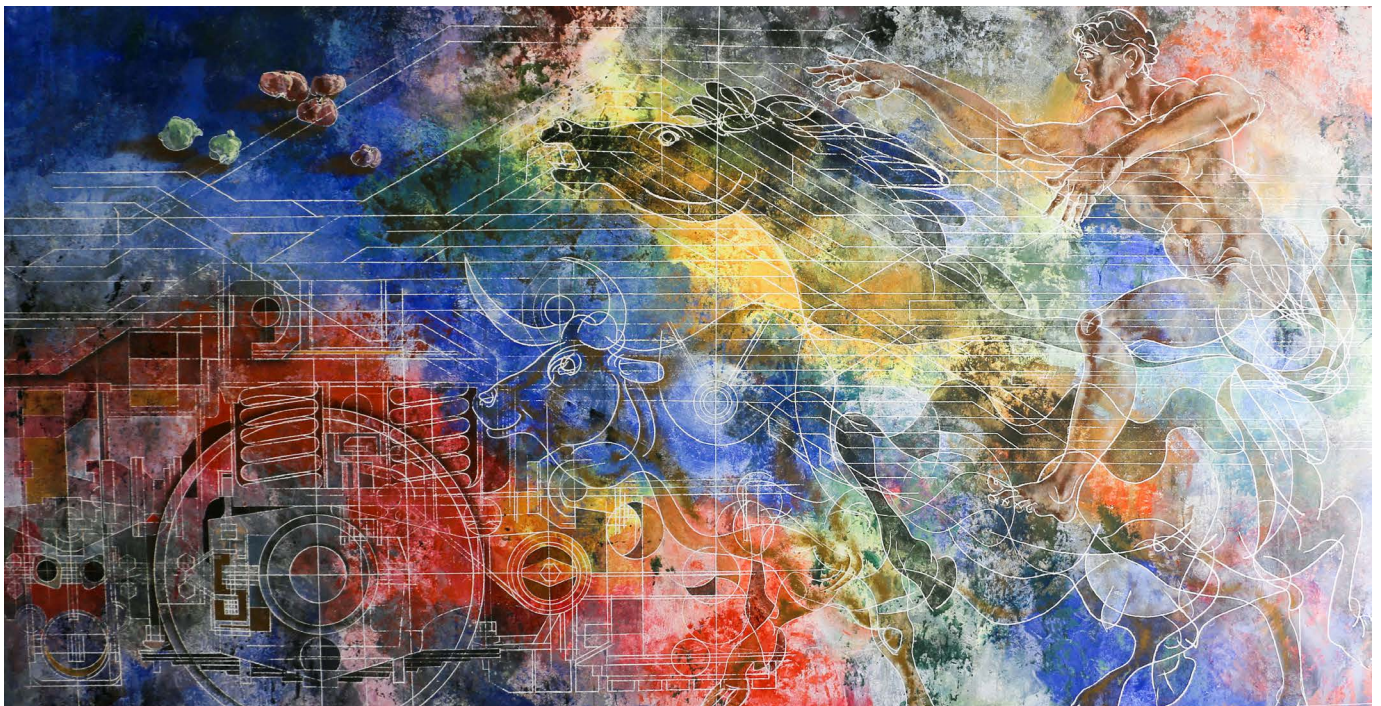
La responsable de la communication de l'OTIF ayant été en congé de maternité, deux numéros du Bulletin ont ici été combinés. Cette édition un peu plus longue comporte également un article intéressant sur les liens entre le droit du transport international de marchandises et le droit douanier, et sur la nécessité de maintenir des dispositions correspondantes dans les RU CIM.

La question d'une réglementation complète de l'implication dans les travaux de l'OTIF de divers représentants du secteur ferroviaire (associations internationales) est également examinée de manière plus approfondie. Une recommandation en la matière a été approuvée par la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale.

La présente édition contient également des informations sur une nouvelle « prescription technique uniforme » importante. Formant la réglementation technique de l'OTIF, les PTU assurent la compatibilité avec les « spécifications techniques d'interopérabilité » (STI) de l'Union européenne. L'harmonisation des règles de l'OTIF avec la réglementation de l'UE est indispensable pour l'admission et l'utilisation des véhicules en trafic international.

J'espère que vous prendrez plaisir à lire ce nouveau numéro du Bulletin.

**Wolfgang Küpper**  
Secrétaire général



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

# L'OTIF ET L'OSJD : DES AVANCÉES VERS UNE COOPÉRATION SOLIDE

Le 18 février 2022, lors d'une réunion à distance, le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), M. Wolfgang Küpper, les chefs des départements juridique et marchandises dangereuses du Secrétariat de l'OTIF, MM. Aleksandr Kuzmenko et Jochen Conrad, ainsi que M. Dragan Nešić, expert du département de l'interopérabilité technique, se sont entretenus avec le président du Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), M. Mirosław Antonowicz, les vice-présidents du Comité, MM. Mikhail Vsevolozhskiy et Zhang Qun, le président de la Commission pour le droit des transports, M. Mykola Nosenko, ainsi que M. Sławomir Car, responsable juridique.

Cette réunion consultative s'inscrit dans le cadre d'une série de discussions et réunions qui a débuté en mars 2021 et

dont l'objectif est de renforcer la coopération entre les deux organisations. Renforcer la coopération a pour but ultime de réduire les effets négatifs de la fragmentation du droit ferroviaire et d'améliorer la qualité du droit ferroviaire international.

Actuellement, la coopération entre l'OSJD et l'OTIF est fondée sur l'accord de coopération du 5 juin 1991 et sur la position commune du 12 février 2003. Compte tenu des changements intervenus dans le secteur du transport ferroviaire au cours des 20 dernières années, les deux organisations ont estimé qu'un nouvel accord de coopération devait être conclu.

Ce 18 février 2022, le Secrétaire général de l'OTIF et le président du Comité de l'OSJD ont examiné et approuvé le projet de nouvel accord de coopération qui avait été préparé par les juristes des deux organisations avant la réunion. Le projet commun de nouvel accord va

être prochainement présenté, pour modification et/ou approbation, aux organes de l'OSJD et de l'OTIF, conformément aux procédures internes des organisations.

Enfin, les participants à la réunion se sont entretenus sur la faisabilité d'un forum conjoint OTIF-OSJD. Idée proposée par le Secrétaire général en juin 2021 durant la Conférence ministérielle de l'OSJD, le forum aurait pour tâche d'examiner les domaines spécifiques aux deux systèmes juridiques, d'identifier les problématiques et de formuler des recommandations sur l'harmonisation du droit ferroviaire international.

La réunion consultative du 18 février 2022 a été concluante pour les deux organisations et laisse présager l'ouverture de grands chantiers en matière d'harmonisation du droit ferroviaire international.





# 135<sup>e</sup> SESSION DU COMITÉ ADMINISTRATIF

Pour sa 135<sup>e</sup> session, le Comité administratif de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s'est réuni dans sa nouvelle composition (pour le mandat du 1<sup>er</sup> octobre 2021 au 30 septembre 2024). La 15<sup>e</sup> Assemblée générale a élu la Belgique pour en assurer la présidence. La session du Comité administratif s'est tenue le 23 février 2022 à Berne, au format hybride.

Des décisions importantes ont été prises pour l'avenir proche de l'OTIF. En effet pour les années 2022 et 2023, la stratégie budgétaire et les budgets prévisionnels ont été adoptés. Corrélativement, le programme de

travail a également été adopté. Ainsi, la période biennale qui

s'est ouverte en 2022 a pu être officiellement lancée !



## PROGRAMME DE TRAVAIL 2022-2023 : LA TRANSVERSALITÉ MISE À L'HONNEUR

Le Comité administratif de l'OTIF, en sa 135<sup>e</sup> session, a adopté le nouveau programme de travail 2022-2023 proposé par le Secrétaire général.

Pour la première fois, le programme de travail de l'OTIF aborde des questions transversales dépassant le cadre des responsabilités des différents départements.

Symbole de robustesse, la rénovation imminente du bâtiment du siège va garantir la capacité de travail de l'OTIF et son rôle important dans le renforcement du trafic international ferroviaire au cours des prochaines décennies.

Le programme de travail est également diffusé en externe en version numérique et papier.

OBJECTIFS GÉNÉRAUX  
UN FORUM POUR  
L'UNIFORMISATION DU DROIT  
FERROVIAIRE AMÉLIORER EN  
PERMANENCE LA SÉCURITÉ DU  
TRANSPORT DE MARCHANDISES  
DANGEREUSES PROMOUVOIR  
UNE INTEROPÉRABILITÉ  
TECHNIQUE FIABLE VEILLER  
AU BON FONCTIONNEMENT  
DU SECRÉTARIAT ET À UNE  
PRESTATION EFFICACE AU  
SERVICE DES ÉTATS MEMBRES  
FOURNIR DANS LES DÉLAIS DES  
SERVICES LINGUISTIQUES  
DE HAUTE QUALITÉ  
ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ  
DE L'OTIF

# PROTOCOLE FERROVIAIRE DE LUXEMBOURG : SIGNATURE DE L'ESPAGNE ET DE L'AFRIQUE DU SUD

L'Espagne (10 novembre 2021) et l'Afrique du Sud (22 mars 2022) rejoignent la liste des pays ayant déjà signé le Protocole ferroviaire de Luxembourg, comme la France, l'Allemagne, l'Italie, le Mozambique, la Suisse et le Royaume-Uni. Le Gabon, le Luxembourg et la Suède l'ont déjà ratifié et l'Union européenne l'a approuvé en 2014.

Pour rappel, le Protocole de Luxembourg est le protocole ferroviaire à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté lors de la conférence diplomatique de Luxembourg en 2007.

Après l'entrée en vigueur de ce

nouvel instrument mondial, il sera plus facile et coûtera moins cher au secteur privé de financer tout type de matériel roulant ferroviaire, du train à grande vitesse au tramway.

## L'OTIF ET L'UNION POUR LA MÉDITERRANÉE

En début d'année 2022, le Secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a reçu, de la part du Secrétariat de l'Union pour la Méditerranée (UpM), une invitation à participer à la plateforme régionale de l'UpM sur la connectivité des transports et à ses groupes de travail. Au cœur de leurs travaux se trouvent le Plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne (PART) et la version consolidée d'un nouveau PART pour la période 2021-2027.

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a répondu favorablement à cette invitation et s'est exprimé sur le PART par un courrier directement adressé au Secrétaire général de l'UpM, M. Nasser Kamel. C'est ainsi que M<sup>me</sup> Maria Price, experte au sein du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF a assisté à la réunion du Groupe de travail

sur la connectivité des transports qui s'est tenue du 28 au 30 mars 2022. Elle y a réitéré le message du Secrétaire général de l'OTIF.

Le Secrétaire général de l'OTIF a fait part de son enthousiasme à l'égard de l'engagement des membres de l'UpM à tendre vers un réseau de transport transméditerranéen et un système de mobilité stables.

Les 28 actions du PART sont clairement orientées vers l'intégration des transports aux niveaux régional et international et les actions 19 et 20 sont particulièrement pertinentes pour l'OTIF dans la mesure où la ratification et l'application de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) y sont encouragées. Le PART prévoit également une coopération renforcée avec l'OTIF.

Le Secrétariat de l'OTIF a exprimé son soutien aux actions de

l'UpM en matière de transports ferroviaires.

**L'Union pour la Méditerranée (UpM) est une organisation euro-méditerranéenne intergouvernementale réunissant 42 États membres : les pays de l'Union européenne et 15 pays du sud et de l'est de la Méditerranée. Elle offre un forum pour le renforcement de la coopération et du dialogue régional, ainsi que pour la mise en œuvre d'initiatives et de projets concrets. Les États membres se rencontrent régulièrement à différents niveaux : hauts représentants des ministères des affaires étrangères, institutions de l'UE et Ligue des États arabes. La Jordanie et l'Union européenne en assurent la co-présidence.**

**L'action de l'UpM se divise en deux volets : le développement humain et le développement durable au sein duquel le transport est une thématique importante.**



**OTIF**



Union for the Mediterranean  
Union pour la Méditerranée  
الاتحاد من أجل المتوسط

## 2<sup>e</sup> SESSION DE LA COMMISSION AD HOC SUR LES QUESTIONS JURIDIQUES ET LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale de l'OTIF s'est réunie à Genève en session hybride du 5 au 7 avril 2022.

25 États membres, l'Union européenne et 4 organisations et associations internationales ont participé, ou ont été représentés, à la réunion : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Croatie, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Macédoine du Nord, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Serbie, la Slovaquie, la Suède et la Suisse, ainsi que la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU), le Comité international des transports ferroviaires (CIT), l'Union internationale des wagons privés (UIP) et RailNetEurope (RNE).

Un certain nombre de sujets importants ont été discutés et des décisions ont été prises.

En premier lieu, la Commission ad hoc a mis à jour son [programme de travail 2022-2024](#).

Ensuite, concernant la numérisation des documents de transport de marchandises, la Commission ad hoc a chargé le Secrétariat de réaliser un sondage auprès des membres de l'OTIF et des parties prenantes sur le droit national applicable aux documents



électroniques de transport ferroviaire et sur l'utilisation des documents électroniques de transport ferroviaire en trafic national et international.

Concernant l'utilisation d'un langage inclusif, la Commission ad hoc a confirmé que les instruments juridiques de l'OTIF n'avaient pas d'effet discriminatoire. Puis elle a décidé, sur le principe, d'appuyer l'utilisation d'un langage inclusif dans les instruments juridiques de l'OTIF. Elle a également estimé que, dans un premier temps, l'introduction d'un langage inclusif devrait être limité aux dispositions des instruments juridiques relevant du droit institutionnel contraignant et non contraignant qui s'adressent à des personnes physiques ou se réfèrent à des rôles, fonctions ou postes spécifiques. Enfin, elle a décidé d'appuyer l'établissement

de lignes directrices sur l'utilisation d'un langage inclusif au sein de l'Organisation afin d'en assurer une utilisation cohérente.

D'autres sujets ont été discutés et d'autres décisions ont été prises à cette 2<sup>e</sup> session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale. Citons notamment l'adoption de la « Recommandation sur l'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF » (voir page 19 du présent Bulletin) ou bien encore les décisions au sujet des interfaces entre la réglementation douanière et les RU CIM (voir page 15).

Grâce aux États membres et aux organisations internationales, la session d'avril a été un succès en raison des discussions constructives et des décisions structurantes.

# MODIFICATIONS À LA COTIF 1999 ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : POINT SUR LES APPROBATIONS

À sa 12<sup>e</sup> session (Berne, 29 et 30 septembre 2015), l'Assemblée générale a adopté des modifications à la Convention de base et à ses appendices D (CUV), F (APTU) et G (ATMF).

Trois ans plus tard, à sa 13<sup>e</sup> session (Berne, 25 et 26 septembre 2018), l'Assemblée générale a également adopté des modifications à la Convention de base à ses appendices E (CUI) et G (ATMF). La création d'un nouvel appendice H (EST) a aussi été adoptée.

Les notifications dépositaires à ce sujet ont été publiées sur le site Internet de l'OTIF :

- 12<sup>e</sup> session : [http://otif.org/fr/?page\\_id=1104](http://otif.org/fr/?page_id=1104)
- 13<sup>e</sup> session : [http://otif.org/fr/?page\\_id=1061](http://otif.org/fr/?page_id=1061)

En vertu de l'article 34, § 2, de la COTIF, les modifications à la Convention de base, y compris l'appendice H (EST), entreront en vigueur douze mois après que deux tiers des États membres les auront approuvés conformément à leur droit national, soit actuellement 32 États membres.

En application de l'article 34, § 3, de la COTIF, les modifications aux appendices entreront pour leur part en vigueur douze mois après leur approbation par la moitié des États membres n'ayant pas fait de déclaration de non-application de l'appendice concerné conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la COTIF. Pour les modifications des appendices D (CUV), F (APTU) et G (ATMF), il s'agit actuellement de 22 États membres et pour les modifications

de l'appendice E (CUI) de 21 États membres.

Concernant **les modifications adoptées par la 12<sup>e</sup> Assemblée**

**générale**, à ce jour, le dépositaire (Secrétaire général) a reçu l'instrument d'approbation de 16 États.

Instruments déposés au 1<sup>er</sup> juin 2022 :

ÉTAT MEMBRE	INSTRUMENT	DATE
Suisse	Approbation	21 octobre 2016
Suède	Approbation	13 mars 2017
Finlande	Acceptation	10 avril 2017
Pays-Bas	Acceptation	1 <sup>er</sup> mai 2017
Hongrie	Ratification	1 <sup>er</sup> juin 2017
Espagne	Acceptation	23 août 2017
Allemagne	Approbation	12 octobre 2017
Estonie	Acceptation	15 janvier 2018
Belgique	Approbation	19 janvier 2018
Slovaquie	Approbation	30 avril 2018
Macédoine du Nord	Approbation	1 <sup>er</sup> mai 2018
France	Approbation	31 juillet 2018
Autriche	Acceptation	21 août 2019
Luxembourg	Ratification	18 décembre 2019
Türkiye	Ratification	1 <sup>er</sup> octobre 2020
Roumanie	Acceptation	28 décembre 2020

Concernant **les modifications adoptées par la 13<sup>e</sup> Assemblée générale**, à ce jour, le dépositaire

(Secrétaire général) a reçu l'instrument d'approbation de 10 États.

Instruments déposés au 1<sup>er</sup> juin 2022 :

ÉTAT MEMBRE	INSTRUMENT	DATE
Finlande	Acceptation	25 septembre 2019
Suisse	Approbation	6 février 2020
Allemagne	Approbation	6 mai 2020
France	Approbation	19 août 2020
Hongrie	Ratification	3 juillet 2020
Belgique	Approbation	5 novembre 2021
Pays-Bas	Acceptation	12 janvier 2022
Luxembourg	Ratification	28 février 2022
Slovaquie	Approbation	24 mars 2022
Estonie	Approbation	29 avril 2022

# NOTIFICATIONS DÉPOSITAIRES

Depuis le 15 décembre 2021 ([Bulletin 4/2021](#))

<a href="#">NOT-22001</a>	28.01.2022	Corrections aux chapitres CIV de la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure de l'Allemagne Ligne « Sassnitz – Trelleborg » (Lettre circulaire 29)
<a href="#">NOT-22002</a>	28.01.2022	Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV (Lettre circulaire 30)
<a href="#">NOT-22003</a>	28.01.2022	Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM (Lettre circulaire 24)
<a href="#">NOT-22006</a>	21.01.2022	Pays-Bas – Acceptation des modifications à la COTIF et aux appendices E et G adoptées par la 13 <sup>e</sup> Assemblée générale
<a href="#">NOT-22008</a>	01.03.2022	Entrée en vigueur des modifications à l'appendice I de la PTU ATF (Applications télématiques au service du fret)
<a href="#">NOT-22019</a>	29.03.2022	Luxembourg – Ratification des modifications à la COTIF et aux appendices E et G adoptées par la 13 <sup>e</sup> Assemblée générale
<a href="#">NOT-22020</a>	29.03.2022	Slovaquie – Approbation des modifications à la COTIF et aux appendices E et G adoptées par la 13 <sup>e</sup> Assemblée générale
<a href="#">NOT-22023</a>	31.03.2022	Lettre de l'ambassadeur d'Ukraine en Suisse
<a href="#">NOT-22026</a>	02.05.2022	Liste des lignes ferroviaires CIM (Lettre circulaire 17)
<a href="#">NOT-22029</a>	16.05.2022	Estonie – Approbation des modifications à la COTIF et aux appendices E et G adoptées par la 13 <sup>e</sup> Assemblée générale
<a href="#">NOT-22030</a>	16.05.2022	Liste des lignes ferroviaires CIV (Lettre circulaire 7)
<a href="#">NOT-22031</a>	16.05.2022	Liste des lignes ferroviaires CIM (Lettre circulaire 18)



## L'UNION POSTALE UNIVERSELLE ET L'OTIF : UNE RENCONTRE DE HAUT NIVEAU

À la suite de l'entrée en fonction du nouveau directeur général de l'Union postale universelle (UPU), M. Masahiko Metoki, une réunion a été organisée le 27 janvier 2022 avec le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper.

En 2018, l'OTIF et l'UPU ont établi le cadre de leur coopération par un [mémoire d'accord](#) qui leur permet notamment de travailler ensemble sur des questions opérationnelles.

La réunion du 27 janvier 2022 avait pour but de rencontrer la nouvelle direction de l'UPU et de faire le point sur les actualités réciproques des deux organisations, les modalités de leur coopération et les projets rail-poste à venir.

Participaient à la réunion pour l'UPU : M. Masahiko Metoki, directeur général de l'UPU ;

M. Marjan Osvald, vice-directeur général ; M. Olivier Boussard, directeur du Cabinet a.i. ; M. Akio Miyaji, conseiller spécial de la direction du Cabinet, et M. Abdelilah Bousseta, directeur des opérations postales. Pour l'OTIF étaient présents M. Wolfgang Küpper, Secrétaire

général, et M<sup>me</sup> Lunesterline Andriamahatahity, chef du département de l'administration et des finances.

Le Secrétaire général de l'OTIF se félicite de cette réunion.



## NOUVEL ATELIER POUR LE CONSEIL DE COOPÉRATION DU GOLFE

Le 21 février 2022 le chef du département juridique de l'OTIF, M. Aleksandr Kuzmenko, a animé, à distance, un atelier avec les membres du Conseil de coopération du Golfe engagés dans le projet ferroviaire.

L'atelier était consacré au transport des voyageurs. M. Kuzmenko a présenté les caractéristiques générales et les bénéfices des Règles uniformes concernant le

contrat international ferroviaire des voyageurs (RU CIV). Puis il est entré dans les détails du contrat et des responsabilités des parties au contrat.

Cet atelier fait suite aux ateliers de septembre 2020 et mars 2021 sur le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses et sur l'interopérabilité technique. Désireux de mettre en place une réglementation ferroviaire

compatible avec les règles de la COTIF, les experts du CCG et de ses États membres travaillent activement avec les experts du Secrétariat de l'OTIF en vue d'une adhésion. Le Secrétariat se félicite de ces ateliers qui illustrent la vitalité du mémorandum d'accord signé en 2014.

# PARTICIPATION DE L'OTIF AU SÉMINAIRE DE FORMATION D'EUMedRail

Depuis 2016, la Commission européenne et le Secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) établissent des synergies entre les ateliers organisés dans le cadre du projet pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires du partenariat Euromed (EUMedRail) et les activités de l'OTIF.

Régulièrement, le Secrétariat de l'OTIF participe aux différents séminaires EUMedRail. Cette année 2022, du 7 au 10 mars, le Secrétariat a participé au séminaire de formation intitulé « Système de gestion de la sécurité (SGS) » qui s'est tenu en ligne et à distance. Le séminaire de formation SGS avait pour objectif principal d'expliquer et analyser les exigences de l'Union européenne en matière de SGS aux opérateurs ferroviaires algériens (SNTF) et tunisiens (SNCFT).

À la suite de la prise de parole du représentant de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer qui a évoqué l'harmonisation technique en transport ferroviaire international via l'adhésion à l'OTIF et l'application de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), M<sup>me</sup> Maria Price, experte au sein du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF, a présenté l'Organisation. Elle a expliqué que l'OTIF avait pour tâche l'élaboration de régimes juridiques uniformes pour le transport international ferroviaire en matière de droit des contrats ferroviaires, de transport de marchandises dangereuses et d'interopérabilité technique. Elle a de plus indiqué que la COTIF constituait le texte fondateur de l'OTIF, définissant à la fois le fonctionnement de l'organisation, ses objectifs, ses missions, ses relations avec les États membres et l'ensemble de ses

activités.

L'experte de l'OTIF a ensuite présenté une vue d'ensemble des dispositions et du travail mené par l'OTIF en matière de règles uniformes concernant **l'exploitation en sécurité des trains en trafic international** (appendice H à la COTIF – RU EST), y compris pour la certification de la sécurité et la surveillance. Elle a ajouté que cet appendice était directement inspiré du cadre législatif et réglementaire de l'UE en matière de système de gestion de la sécurité et qu'il permettait d'assurer l'équivalence des dispositions relatives à la sécurité de l'exploitation sur la base de procédures harmonisées tant à l'intérieur qu'en dehors de l'UE (responsabilité des acteurs ferroviaires, maîtrise des risques, obligation de mise en œuvre d'un SGS, coopération et échange d'informations entre acteurs ferroviaires, certification et surveillance exercée par les autorités compétentes).

Enfin, elle a précisé que l'appendice H n'était pas encore entré en vigueur, mais que l'OTIF avait déjà entamé la rédaction des annexes destinées à faciliter une mise en œuvre harmonisée des exigences.

## Pays bénéficiaires du projet EUMedRail

Algérie  
Égypte  
Israël  
Jordanie  
Liban  
Libye  
Maroc  
Palestine  
Tunisie

## Membres de l'OTIF

État membre  
  
Membre associé  
Qualité de membre suspendue  
  
État membre  
  
État membre

## La coopération de l'OTIF au projet EUMedRail de l'Union européenne

Le projet d'Euromed pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (EUMedRail), financé par la Commission européenne, est un projet de coopération entre l'Union européenne et des pays du sud de la Méditerranée. Il est mené depuis 2018 par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. Son objectif est d'améliorer l'exploitation et l'efficacité du système de transport ferroviaire méditerranéen grâce à des réformes réglementaires, à la formation et au dialogue avec les décideurs.

Il existe de fortes synergies et complémentarités entre le projet EUMedRail et l'évolution à long terme de l'OTIF. Le Secrétariat de l'OTIF collabore étroitement avec l'équipe responsable de la mise en œuvre du projet EUMedRail, en particulier pour expliquer les avantages d'une adhésion à l'OTIF et de l'application de la COTIF :

1. Harmoniser les approches entre les pays permettra des économies d'échelle pour les produits ferroviaires techniques, ainsi qu'un alignement opérationnel et institutionnel.
2. Les solutions de l'Union européenne promues par le projet EUMedRail sont pleinement compatibles avec la COTIF.
3. La COTIF offre un cadre juridique international complet pour :
  - les contrats de transport ferroviaire,

- le transport ferroviaire des marchandises dangereuses,
- la reconnaissance mutuelle des véhicules ferroviaires et services particuliers liés à ces véhicules, comme la maintenance.

4. Pour les États qui ne possèdent pas actuellement de liaisons ferroviaires internationales, la COTIF offre également des possibilités d'applications intermodales dans le cadre du RID et des

CIM, par exemple lorsque des marchandises sont transportées par chemins de fer et par voie maritime au titre d'un seul et même contrat.

## RÉUNION TECHNIQUE DU PARTENARIAT DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE L'OCDE

Depuis quelques années, le Secrétariat de l'OTIF participe activement au Partenariat des organisations internationales organisé par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). En effet le Secrétariat s'est engagé pour une élaboration plus efficace des règles internationales ainsi que pour une meilleure coordination internationale.

Le 21 avril 2022, le chef du département juridique de l'OTIF, M. Aleksandr Kuzmenko, s'est rendu à Paris, en France, pour assister à la réunion technique du Partenariat des organisations internationales pour une réglementation internationale efficace. Participaient, entre autres, à la réunion : l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI). L'objectif central était de convenir d'un plan d'action biennal. Trois thèmes ont été retenus pour les deux prochaines années :

1. « agilité des instruments internationaux » : envisager comment les organisations internationales peuvent

promouvoir des instruments internationaux suffisamment flexibles pour répondre à des besoins politiques en rapide évolution, tout en maintenant des approches réglementaires fondées sur les risques et axées sur les individus ;

2. « inclusivité de l'activité réglementaire internationale » : dresser un panorama pratique des acteurs participant à l'activité réglementaire internationale dans leur diversité et revoir les pratiques actuelles en matière de coopération parmi un large éventail d'acteurs internationaux différents ;

3. « effets des instruments internationaux » : mettre en lumière les méthodologies et systèmes de gouvernance permettant de contrôler, de mesure et d'évaluer régulièrement les effets des instruments internationaux et d'informer le public et les gouvernements.

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



## AU FORUM DES TRANSPORTS 2022, À VIENNE

Le Forum des transports 2022 (« Forum Verkehr 2022 ») qui s'est tenu à Vienne, en Autriche, les 26 et 27 avril 2022 avait pour thème « Décarbonisation et développement durable ». M. Bas Leermakers, chef du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF, est intervenu lors de la première journée du Forum.

Le 26 avril 2022 était une journée consacrée aux défis du rail en termes d'infrastructure et d'interopérabilité pour une mobilité durable et intelligente dans le cadre de la transition énergétique.

M. Leermakers s'est exprimé sur le rôle crucial du rail dans la transition énergétique ainsi que sur le rôle structurant de l'OTIF. Il a relevé que le transport ferroviaire international était encore souvent une combinaison d'opérations nationales consécutives, avec de longs arrêts aux gares frontalières. Il a insisté sur le fait qu'une harmonisation

technique, une volonté politique et des investissements étaient nécessaires pour changer la situation. Il a suggéré que les chemins de fer apprennent des autres modes, comme par exemple l'utilisation d'une seule langue opérationnelle dans l'aviation internationale. Il a souligné que l'Union européenne (UE) avait ouvert la voie, avec

d'énormes investissements dans l'interopérabilité. Cependant, il a insisté sur le fait que la coordination internationale demeurait très importante pour assurer la compatibilité des règles au-delà de l'UE. Enfin, il a conclu que l'OTIF était le forum approprié pour une telle coordination.





# L'INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE, BUT PARTAGÉ AVEC L'UE – LA CONFÉRENCE ERTMS 2022

Le 27 avril 2022, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a participé à la table ronde dans le cadre de la deuxième journée de la Conférence ERTMS 2022, organisée par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

La Conférence sur le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) s'est déroulée du 26 au 28 avril 2022 à Valenciennes, en France. Lors de la deuxième journée, il a été question de mettre en lumière les principales avancées concernant l'harmonisation de la gestion du trafic ferroviaire au sein de l'Union européenne au cours de la dernière décennie et d'examiner l'avenir de l'ERTMS sous le signe de l'innovation et de la numérisation.

L'interopérabilité technique est un objectif important que l'OTIF poursuit en collaboration avec l'Union européenne.

En effet, en 2011, l'Union

européenne a adhéré à la COTIF et depuis lors, l'OTIF, via son Secrétariat, collabore étroitement avec la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne via l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.

C'est ainsi que les prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'OTIF, qui servent de base à l'admission des véhicules ferroviaires au trafic international, sont compatibles avec les spécifications techniques pour l'interopérabilité (STI) de l'Union européenne.

Le Secrétaire général a salué les avancées relatives à l'harmonisation de la gestion du trafic ferroviaire. Pour une plus grande interopérabilité technique, une prompte et large mise en œuvre du système européen de gestion du trafic ferroviaire stabilisé est à souhaiter. Enfin, le Secrétaire général a souligné l'importance de la collaboration étroite avec l'Agence de l'UE pour les chemins de fer pour garantir la transmission des règles techniques au-delà de l'Union européenne.



## À L'OCCASION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DU RAIL WORKING GROUP

Mardi 3 mai 2022, en marge de la 14<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle du Rail Working Group, le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), M. Wolfgang Küpper, a été invité à présenter l'OTIF.

Le Rail Working Group (RWG) représente la position de l'industrie ferroviaire concernant l'adoption et la mise en œuvre du Protocole

ferroviaire de Luxembourg. Le Protocole met en place un nouveau régime juridique pour la reconnaissance et l'exécution des garanties des prêteurs, des bailleurs et des vendeurs conditionnels lorsque celles-ci sont prises sur le matériel roulant ferroviaire. Il vise à faciliter le financement du matériel roulant ferroviaire par les investisseurs privés.

Le Secrétaire général de l'OTIF

a présenté un aperçu du rôle de l'Organisation et de ses futures tâches lorsque le Protocole entrera en vigueur. En effet, selon l'article 12 du Protocole de Luxembourg, l'OTIF sera secrétariat de l'Autorité de surveillance pour la supervision du futur Registre international du matériel roulant ferroviaire.

Le Secrétaire général de l'OTIF se félicite d'avoir été invité et d'avoir pu présenter l'OTIF en parallèle de la réunion.

# RÉGLEMENTATIONS DOUANIÈRE ET FERROVIAIRE : QUAND L'OTIF COOPÈRE SUR LE MODE TRANSVERSAL

L'Organisation mondiale des douanes (OMD) a organisé du 3 au 5 mai 2022 à Séoul, en Corée du Sud, un atelier ferroviaire régional Asie-Pacifique. Le format était hybride ce qui a permis la participation à distance de M<sup>me</sup> Iris Gries, experte au sein du département juridique de l'OTIF.

L'événement s'est déroulé sous le parrainage du Fonds de coopération douanière coréen (CCF/Korea). Outre l'OTIF, participaient également l'Union postale universelle (UPU), le CIT, la CER et l'UIC.

L'atelier visait à partager les expériences en matière douanière, s'agissant de transport ferroviaire. Il s'inscrit dans le cadre du projet ferroviaire lancé en 2019 par l'OMD dans le but d'harmoniser et faciliter le transport ferroviaire. En juillet 2022, l'OMD publiera des directives sur les chemins de fer.

Après avoir présenté l'OTIF et la COTIF, l'experte de l'OTIF a exposé en détail et clairement les interfaces existants entre les Règles uniformes CIM et la réglementation douanière.

Elle a souligné que même si l'OTIF

n'est pas compétente, sur le fond, dans le domaine des douanes, elle peut en traiter dans la mesure du nécessaire aux fins de ses compétences-clés visées à l'article 2 de la COTIF. C'est sur cette base que le Secrétariat de l'OTIF a pu établir sa coopération avec l'OMD et a eu l'honneur d'apporter sa contribution, même modeste, aux directives de l'OMD sur le chemin de fer. Le Secrétariat de l'OTIF ne peut que s'en féliciter.

## MIDDLE EAST RAIL 2022

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, était invité en tant qu'intervenant à la grande manifestation « Middle East Rail 2022 » à Abou Dhabi, accueillie par Etihad Rail.

Le 18 mai 2022, il a présenté la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) comme un cadre juridique capable d'intégrer différents modèles régionaux, un cadre juridique qui assure la coexistence de différents

systèmes ferroviaires. La COTIF prévoit à la fois une interopérabilité juridique et technique. La Convention peut jouer un rôle important et structurant dans le projet ferroviaire du Conseil de coopération du Golfe (CCG).

Le « Middle East Rail 2022 » a été l'occasion d'approfondir davantage les relations de travail avec le CCG. En 2014, un mémorandum d'accord a été signé entre l'OTIF et le Secrétariat général du CCG

et de nombreux échanges et réunions se tiennent depuis à intervalles réguliers. Récemment, le Secrétariat de l'OTIF a organisé des ateliers de formation auprès des cadres concernés par le projet ferroviaire au sein du CCG.

Le Secrétaire général de l'OTIF se félicite d'avoir été invité en tant qu'intervenant à la conférence Middle East Rail.

# LES INTERFACES ENTRE LES RÉGLEMENTATIONS DOUANIÈRE ET DE TRANSPORT

La question des interfaces entre les réglementations douanière et de transport a initialement été inscrite au programme de travail 2019-2021 du Groupe de travail d'experts juridiques. Mis en place par le Secrétaire général de l'OTIF en décembre 2018, celui-ci a cependant été dissous en octobre 2021.

En effet, à sa 15<sup>e</sup> session en septembre 2021, l'Assemblée générale a créé la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, qui a notamment repris les activités du Groupe de travail d'experts juridiques.

Il s'agissait en l'occurrence non seulement d'identifier les acteurs concernés par ces interfaces, mais aussi et surtout d'évaluer les interfaces entre les réglementations douanières et de transport et, si nécessaire, de proposer des mesures en conséquence pour les questions douanières relatives au transport ferroviaire de marchandises.

## Les RU CIM et la procédure de transit commun

Bien que l'OTIF ne dispose d'aucune compétence en matière douanière, les RU CIM contiennent notamment une disposition, l'article 6 « Contrat de transport », § 7, qui prévoit que :

« [e]n cas d'un transport empruntant le territoire douanier de l'Union européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant

aux exigences de l'article 7 ».

Cette disposition, qui ne concerne pas directement le droit des transports mais plutôt le droit douanier, a été adoptée lors de la révision de la COTIF en 1999 sur proposition de la Commission européenne (ancienne DG XXI) pour assurer l'application de la procédure de transit commun et donc aussi pour renoncer aux contrôles douaniers aux frontières, non seulement sur le territoire douanier de ce qui est devenu l'UE, mais aussi sur le territoire douanier sur lequel cette procédure est applicable.

Il ressort clairement du rapport explicatif des RU CIM que ce § 7 « [...] comporte une disposition souhaitée par la Commission européenne, qui ne concerne pas directement le droit de transport, mais constitue une disposition du droit douanier [...]. Cette disposition doit garantir, également dans l'intérêt des chemins de fer, que la procédure simplifiée communautaire/commune de transit douanier de la CE/AELE puisse continuer à être appliquée ».

Il convient de préciser que la procédure de transit de l'Union est utilisée pour les opérations de transit douanier entre les États membres (ainsi que l'Andorre et Saint-Marin). Elle est, en général, applicable au transport de marchandises non-Union pour lesquelles les droits de douane et autres taxes à l'importation sont en jeu, et de marchandises communautaires qui, entre leur point de départ et leur point de destination dans l'UE, doivent passer à travers le territoire d'un pays tiers.

La procédure de transit commun est utilisée pour le transport des marchandises entre les États membres de l'UE, les pays de l'AELE (Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse), la Türkiye (depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2012), la Macédoine du Nord (depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015), la Serbie (depuis le 1<sup>er</sup> février 2016) et le Royaume-Uni (depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021). La procédure est basée sur la Convention du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun. Les règles sont effectivement identiques à celles du transit de l'Union.

En application du Code des douanes communautaire et de ses dispositions d'application, les entreprises ferroviaires bénéficiaient d'un régime de transit simplifié pour les marchandises transportées par chemin de fer ou au moyen de grands conteneurs.

Les formalités afférentes au régime de transit commun/communautaire étaient ainsi allégées pour les transports de marchandises effectuées par les sociétés de chemin de fer avec une lettre de voiture CIM papier. La lettre de voiture CIM papier valait alors déclaration de transit communautaire.

## La modernisation des douanes : la dématérialisation de l'ensemble des formalités douanières

Entré en vigueur le 30 octobre 2013, le Code des douanes de l'Union (CDU) est applicable depuis le 1<sup>er</sup> mai 2016. Il s'inscrit dans le cadre de la modernisation des

douanes. Il fixe notamment pour objectif impératif de dématérialiser l'ensemble des formalités douanières et prévoit donc la fin des documents papier.

C'est sur cette base que la Commission européenne a adopté, le 17 décembre 2015, un règlement concernant les mesures transitoires pour certaines dispositions du CDU lorsque les systèmes informatiques ne sont pas encore opérationnels. En application de ce règlement, et jusqu'à la mise à niveau du nouveau système de transit informatisé (NSTI), le régime de transit de l'Union sur support papier s'applique notamment pour les marchandises acheminées par voie ferrée et la lettre de voiture papier continue à être utilisée comme déclaration de transit.

Le NSTI est un système de transit informatisé (douanier) qui repose sur l'échange de messages électroniques. Ces messages remplacent notamment les divers documents papier. L'échange de messages électroniques se fait à trois niveaux :

- entre les opérateurs économiques et les autorités douanières (« domaine externe »),
- entre les bureaux de douane d'un pays (« domaine national »),
- entre les administrations douanières nationales, et entre ces administrations et la Commission européenne (« domaine commun »).

Le NSTI s'appliquait déjà avant le 1<sup>er</sup> mai 2016 à toutes les opérations de transit commun/communautaire quel que soit le mode de transport concerné, à l'exception des procédures de transit simplifiées pour lesquelles la déclaration de transit était constituée par un document commercial (le manifeste ou une lettre de voiture, par exemple,

dans les procédures simplifiées « air », « mer » ou « chemin de fer »).

Toutefois, la législation douanière actuelle de l'UE limite l'utilisation de documents de transport électroniques en tant que déclaration douanière de transit aux transports aérien et maritime. Le transport ferroviaire en est catégoriquement exclu.

Dans ces conditions, le lien entre le contrat de transport CIM et la procédure de transit simplifiée disparaît. Le déploiement du NSTI 5, signifiant la fin de la procédure papier, est prévu entre 2021 et 2023. Le système de transit ferroviaire devra s'adapter à la procédure NSTI, et en particulier trouver des interfaces pertinentes avec son propre système d'information numérique.

### Consultation des membres de l'OTIF et des parties intéressées

Le Secrétariat de l'OTIF a soumis à la 4<sup>e</sup> session du Groupe de travail d'experts juridiques (avril 2021) un document initial sur les interfaces entre les réglementations douanières et de transport. Même si les RU CIM ne régissent pas les procédures douanières, elles en tiennent compte dans leur réglementation de la relation entre les parties au contrat de transport.

Outre l'article 6, § 7, un certain nombre de dispositions des RU CIM tiennent compte des régimes douaniers, en particulier : l'article 2 « Prescriptions de droit public » ; l'article 6 « Contrat de transport », § 8 ; l'article 7 « Teneur de la lettre de voiture » ; l'article 10 « Paiement des frais », § 1 ; l'article 15 « Accomplissement des formalités administratives » ; l'article 36 « Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité » ; l'article 17 « Livraison », § 1 et § 2, lettre a) ; l'article 30 « Indemnité en cas de perte »,

Donnant suite à une décision prise par le Groupe de travail d'experts juridiques à sa 4<sup>e</sup> session, le Secrétariat a lancé, le 16 juillet 2021, une consultation avec les membres de l'OTIF et les parties intéressées au sujet de la nécessité de modifier les dispositions relatives aux douanes dans les RU CIM. Cette consultation était ouverte jusqu'au 16 septembre 2021.

Au total, le Secrétariat de l'OTIF a reçu 14 réponses de la part d'États membres, de l'organisation régionale d'intégration économique et de parties intéressées : l'UE, l'Allemagne (BMJV – Ministère fédéral de la justice et de la protection des consommateurs), la Belgique, la France (Direction générale des douanes), la Hongrie, le Portugal, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse (Administration fédérale des douanes), la CER en coordination avec le CIT, DB Cargo Belgium bv, DB Cargo Nederland N.V., les TCDD (Chemins de fer turcs – direction générale de TCDD Transport JSC) et un cabinet d'avocat à Paris.

Les réponses aux onze premières questions ont été présentées à la 1<sup>re</sup> session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale en novembre 2021. Faute de temps, la Commission ad hoc n'a pas été en mesure d'analyser toutes les questions.

En vue de la 2<sup>e</sup> session de la Commission ad hoc, qui s'est tenue en avril 2022, le Secrétariat a analysé les réponses données dans le cadre de la consultation de 2021. Il a fait part dans un document spécifique de ses réflexions sur une éventuelle modification des dispositions relatives aux douanes des RU CIM et des éventuelles suites à leur donner pour guider la Commission ad hoc dans ses décisions sur les éventuelles modifications des RU CIM en la matière.



## Commentaires au sujet de l'interface entre les réglementations douanières et les RU CIM

La Commission ad hoc a examiné une à une les réponses données dans le cadre de la consultation et les réflexions formulées par le Secrétariat.

D'une manière générale, les avis exprimés au sujet de l'interface entre les réglementations douanières et les RU CIM lors de la consultation lancée par le Secrétariat en juillet 2021 peuvent être résumés comme suit :

- Il existe une interface entre les réglementations douanières et les RU CIM.
- Ceci ne signifie pas pour autant que les dispositions du droit des transports doivent être entièrement harmonisées avec celles du droit douanier.
- La formulation générale et parfois abstraite des RU CIM offre suffisamment de flexibilité pour être appliquée de manière pratique.
- Le libellé général des RU CIM offre par ailleurs une flexibilité qui permet l'application de ces règles à un éventail de situations, tant au sein de l'UE et des signataires à la Convention relative à un régime de transit commun qu'en dehors.
- De plus, les dispositions visées ne se réfèrent pas à certains types particuliers de procédures douanières et ne sont donc pas affectées par la numérisation des procédures douanières.
- Les entreprises ferroviaires doivent s'assurer d'un certain nombre d'obligations au regard des questions douanières.
- Les représentants du rail sont invités en tant que parties prenantes externes aux ateliers pertinents. Ils sont au courant des nouvelles règles à venir et devraient évaluer la pertinence des RU CIM, une fois que les nouveaux systèmes douaniers auront été pleinement déployés.

Le Secrétariat en a conclu qu'il n'y avait pas de raison urgente d'adapter les RU CIM en raison des nouvelles règles douanières et qu'il appartenait au secteur d'évaluer la pertinence des dispositions au regard des nouvelles règles douanières qui seront mises place, sans pour autant modifier les RU CIM pour les aligner sur la réglementation douanière de l'UE.

À l'issue des discussions, la Commission ad hoc a pris note des avis exprimés lors de la consultation lancée par le Secrétariat en juillet 2021 sur les interfaces entre les réglementations douanières et de transport ainsi que des réflexions du Secrétariat sur une éventuelle modification des dispositions relatives aux douanes des RU CIM.

Elle a, par ailleurs décidé que l'article 6, § 7, l'article 7, § 1, lettre n), l'article 10, l'article 15, l'article 17, § 1 et § 2, lettre a), l'article 30, § 4, et l'article 36 des RU CIM ne devaient pas être modifiés.

**Iris Gries**

# RECOMMANDATION SUR L'IMPLICATION DES PARTIES PRENANTES DANS LES TRAVAUX DE L'OTIF

*À sa 2<sup>e</sup> session, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a adopté la « Recommandation sur l'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF ». Cette recommandation établit une politique cadre efficace, inclusive, non discriminatoire et transparente pour l'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF.*

## Cadre général

Selon son programme de travail 2022-2024, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale doit « [é]laborer une politique inclusive et transparente d'implication des parties prenantes pour la promotion de la COTIF, le développement du droit ferroviaire ainsi que la veille et l'évaluation des instruments juridiques existants ».

Pour atteindre ses objectifs, l'OTIF doit coopérer efficacement avec les organisations et associations internationales pertinentes. La COTIF elle-même mentionne les organisations et associations internationales et fixe les principes de leur participation aux réunions de l'Assemblée générale et des commissions, à l'exception du Comité administratif. Il convient de mentionner que la pratique de l'OTIF en matière d'implication des organisations et associations internationales varie en fonction des différents organes. Cette variation est due aux sujets traités par les organes (p.ex. droit des contrats, transport de marchandises dangereuses, interopérabilité technique) et au fait que différents départements du Secrétariat de l'OTIF en assument les fonctions

de secrétariat.

La question de l'implication des parties prenantes est étroitement liée à un autre instrument juridique élaboré par le Groupe de travail d'experts juridiques (prédécesseur de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale) et adopté par l'Assemblée générale à sa 15<sup>e</sup> session : la « Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques » (OTIF-21002-AG 15). Celle-ci souligne notamment dans ses considérants que « le succès de la mise en œuvre de la veille et de l'évaluation des instruments juridiques dépend de l'implication et de la participation actives des États membres, des organisations régionales et des parties prenantes intéressées ».

À sa 2<sup>e</sup> session, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a adopté la « Recommandation sur l'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF » (OTIF-22002-JUR 2). L'instrument juridique proposé prend la forme d'une recommandation car chaque organe visé à l'article 13 de la COTIF fonctionne de manière indépendante, selon son propre règlement intérieur. Certaines différences importantes concernant la nature juridique des questions traitées par les divers organes doivent également être prises en compte, par exemple le droit des contrats, le transport de marchandises dangereuses ou les règles d'interopérabilité technique. Le format de recommandation proposé laisse à chaque organe une marge de manœuvre suffisante quant à savoir comment (et si) il veut la mettre en œuvre.

## Les parties prenantes et leur implication dans les travaux de l'OTIF

Au sens large, une partie prenante est toute personne physique ou morale concernée par les instruments juridiques ou qui leur porte un intérêt légitime. Aux fins de la recommandation, seuls les instruments juridiques relevant du domaine du transport ferroviaire sont pertinents. Par conséquent, dans la pratique, les parties prenantes sont différents acteurs concernés par les instruments juridiques (voyageurs, entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, etc.) ou qui leur portent un intérêt légitime (associations nationales ou internationales représentant des entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, etc.). De plus, les établissements universitaires, les chercheurs et les experts au sens large peuvent porter un intérêt professionnel aux instruments juridiques pertinents de l'OTIF.

Au vu du grand nombre de parties prenantes individuelles (p. ex. voyageurs, transporteurs, etc.), l'OTIF ne peut pas impliquer activement chacune d'elles individuellement. Toutefois, cela n'empêche pas ces parties prenantes individuelles de participer directement aux consultations ouvertes ou de s'impliquer dans les travaux de l'OTIF via des associations internationales. Par conséquent, les organes de l'OTIF devraient développer et structurer des modalités d'implication active des associations internationales représentant les intérêts du secteur ferroviaire (p. ex. voyageurs,

transporteurs, etc.) ainsi que des établissements universitaires, des universitaires, des chercheurs et des experts du transport ferroviaire. Le but de l'implication des parties prenantes est de les associer activement à l'élaboration, l'application, la diffusion, la promotion, la veille et l'évaluation des instruments juridiques de l'OTIF dans le domaine du transport ferroviaire.

Même si la coopération avec les organisations intergouvernementales pertinentes dans le domaine des transports ou d'autres domaines connexes revêt également une importance cruciale, elle devrait continuer à faire l'objet d'accords particuliers écrits ou verbaux. Par ailleurs, à sa 2<sup>e</sup> session, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a inscrit une nouvelle activité à son programme de travail 2022-2024 intitulée « Améliorer l'implication des parties prenantes au sein de l'OTIF », qui consistera en la préparation de lignes directrices sur la coopération avec les organisations internationales intergouvernementales.

### Les principes de l'application des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF

L'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF devrait respecter les principes suivants :

- conformité à la COTIF, en particulier au but, à la structure institutionnelle et aux règles de prise de décision de l'OTIF ;
- ne pas compromettre le statut juridique de l'OTIF en tant qu'organisation intergouvernementale indépendante, sa réputation et sa crédibilité ;
- respect mutuel et intégrité ;

- proportionnalité, transparence, non-discrimination et inclusivité pour une représentation large et équilibrée des parties prenantes ;
- légalité, fiabilité et exactitude de la conduite et des contributions des parties prenantes ;
- non-rémunération de la participation des parties prenantes aux activités de l'OTIF.

### Les parties prenantes enregistrées

Les associations internationales représentant les intérêts du secteur ferroviaire ainsi que les établissements universitaires, les universitaires, les chercheurs et les experts du transport ferroviaire portant un intérêt légitime aux activités pertinentes de l'OTIF et souhaitant y contribuer peuvent demander le statut de partie prenante enregistrée au sein d'un organe particulier de l'OTIF en soumettant un formulaire de demande.

Aux fins de l'enregistrement, le formulaire de demande devrait être soumis au secrétariat de l'organe compétent de l'OTIF. La demande devrait en particulier contenir une déclaration des domaines d'intérêt légitime dans les activités de l'OTIF, une déclaration d'adhésion aux principes décrits plus haut, ainsi qu'un engagement à contribuer à l'élaboration, à l'application, à la diffusion, à la promotion, à la veille et/ou à l'évaluation des instruments juridiques de l'OTIF.

L'organe compétent de l'OTIF devrait accorder le statut de partie prenante enregistrée sur la base de la demande soumise, en tenant compte de l'avis de son secrétariat. L'organe compétent de l'OTIF peut suspendre ou révoquer le statut de partie prenante enregistrée.

### Les droits des parties prenantes enregistrées

Eu égard à leurs domaines d'intérêt déclarés, les parties prenantes enregistrées devraient :

- être invitées en qualité d'observateurs aux réunions pertinentes de l'OTIF, dans leur intégralité ou en partie, sans autres procédures administratives ;
- être autorisées à soumettre et présenter des positions sur les sujets discutés par les organes de l'OTIF, à condition que ces discussions ne soient pas limitées aux membres de l'OTIF ;
- avoir la possibilité de soumettre une position écrite avant que l'organe concerné de l'OTIF prenne une décision par voie de procédure écrite sur des propositions de modifications à la COTIF ou au Rapport explicatif. Un délai d'au moins 14 jours à compter de la date de réception des projets de propositions du Secrétariat devrait être autorisé pour la soumission d'une telle position. Les positions reçues devraient être jointes aux propositions soumises pour décision par voie de procédure écrite ;
- avoir la possibilité de suggérer des questions à examiner dans le cadre d'un programme ou d'une réunion particulière ;
- être consultées et activement impliquées dans les activités pertinentes de l'OTIF comme les consultations écrites et la collecte de données aux fins de la veille et de l'évaluation des instruments juridiques.

Ces droits sont sans préjudice de la COTIF et du règlement intérieur applicable, en particulier du fait que l'accès à certaines réunions ou certaines de leurs parties, ainsi

qu'aux documents, peut être limité aux membres de l'OTIF.

### Application de la recommandation par la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la

### coopération internationale

À sa 2<sup>e</sup> session, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a également décidé d'appliquer elle-même la recommandation afin d'impliquer les parties prenantes

dans son domaine d'activité. Elle a de plus chargé le Secrétariat de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre en œuvre la recommandation en ce qui la concerne.

**Aleksandr Kuzmenko**

# NOUVELLE PTU CTCI CONCERNANT LA COMPOSITION DES TRAINS ET LA VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE

*Le 1<sup>er</sup> janvier 2022, une nouvelle prescription technique uniforme (PTU) concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI) est entrée en vigueur. Elle énonce les responsabilités devant être respectées par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure avant d'exploiter un train à l'international. Présentation des raisons à l'élaboration de la PTU, de son champ d'application et de ses dispositions.*

La PTU CTCI a été adoptée par la CTE à sa 13<sup>e</sup> session des 22 et 23 juin 2021. Ses dispositions offrent un cadre juridique pour l'application correcte et harmonisée de l'article 6, § 2, et de l'article 15a, § 4, des RU ATMF qui définissent les responsabilités des entreprises ferroviaires (EF) et des gestionnaires d'infrastructure (GI) pour la préparation et l'exploitation des trains. Il importe qu'avant d'utiliser un véhicule, les EF s'assurent premièrement que celui-ci est compatible avec le train dans lequel il sera intégré et deuxièmement que le train est compatible avec les lignes sur lesquelles il circulera.

La PTU CTCI a été élaborée à la lumière des principes suivants :

1. La COTIF ne standardise pas complètement les véhicules et permet une certaine liberté de conception, tant que les prescriptions techniques de la PTU Wagons et de la PTU LOC&PAS sont satisfaites.
2. Les réseaux des États parties peuvent ne pas être pleinement harmonisés et les lignes entre et au sein des États parties peuvent afficher des paramètres de performance différents (longueur des trains, charges à l'essieu, longueur des quais, écartement, etc.).
3. En raison des points 1 et 2, il n'est pas acquis que tous les véhicules soient compatibles avec toutes les lignes. Par conséquent, il est nécessaire de vérifier la compatibilité avec l'itinéraire.

Que les chemins de fer dans un État partie soient un monopole d'État ou ouverts à la concurrence et que les EF et GI soient ou non intégrés dans une même société, toutes les EF et tous les GI ont les



mêmes obligations pour ce qui est de la PTU CTCI.

**Article 6, § 2, des RU ATMF :**  
Il incombe aux entreprises ferroviaires de n'exploiter des véhicules que sur les infrastructures compatibles conformément aux spécifications et autres conditions d'admission de ces véhicules.

**Article 15a, § 4, des RU ATMF :**  
Les gestionnaires d'infrastructure doivent mettre à disposition de toute entreprise de transport ferroviaire exploitant un véhicule sur leur réseau les éléments concernant les caractéristiques de l'infrastructure.



La PTU CTCI couvre les informations devant être échangées entre les EF et les GI et les vérifications et contrôles devant être réalisés par les EF. Si le réseau ferré dans un État partie est utilisé par de multiples EF, le GI de cet État devrait fournir les informations pertinentes à toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure, facilitant ainsi une circulation fluide et en sécurité des marchandises et des voyageurs à l'international. La PTU CTCI définit dans sa partie 1 « Domaine d'application et objectif » :

- les responsabilités des GI quant à la mise à disposition des informations et à la facilitation des procédures appliquées par les EF ;
- les procédures à appliquer pour contrôler les paramètres afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires qu'ils emprunteront ;
- les responsabilités des EF pour la composition et la préparation des trains et pour les contrôles avant le départ des trains destinés à être exploités dans le transport international ;
- les paramètres des véhicules et des sous-systèmes fixes devant être contrôlés par l'EF.

L'exploitation des trains, la certification de la sécurité et l'octroi de licences aux EF et GI ne sont pas couverts par la PTU CTCI et restent soumis à la législation applicable dans chaque État partie.

La PTU CTCI est fondée sur certaines dispositions et paramètres de deux textes réglementaires de l'UE, à savoir la STI Exploitation et gestion du trafic (règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019) et les spécifications du registre d'infrastructure (tableau 1 de l'annexe au RINF, règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019).

Comme son titre l'indique, la PTU CTCI couvre deux grands sujets : la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (parties 2 à 5).

## Partie 2 : Compatibilité avec l'itinéraire

Les EF doivent vérifier si le véhicule est admis conformément aux ATMF ou au droit de l'UE, s'il est enregistré dans le registre des véhicules et s'il est compatible avec l'itinéraire. Elles s'assurent également que la composition du train est compatible avec l'itinéraire et le sillon et que le train est correctement formé et complet. Durant ce processus, le GI est tenu de fournir les données et informations pertinentes sur l'infrastructure et l'itinéraire, y compris les changements concernant les caractéristiques de l'itinéraire, des informations en temps réel en cas d'urgence, la liste des itinéraires moins bruyants selon la PTU Bruit, les conditions d'accès et d'utilisation de l'infrastructure pour le transport de marchandises dangereuses ou les transports exceptionnels.

## Partie 3 : Composition du train

Sur la base du dossier technique de chaque véhicule, les EF doivent s'assurer que tous les véhicules du train et le train dans son ensemble satisfont aux exigences essentielles telles que la sécurité, la fiabilité, la disponibilité, la protection de la santé, la protection de l'environnement, la compatibilité technique et l'accessibilité. Les EF s'assurent également que les intervalles fixés pour la maintenance de chacun des véhicules sont valides et qu'ils le restent pendant toute la durée du trajet. Il faut rappeler que certaines données concernant les véhicules et leur historique de maintenance peuvent être fournies par le détenteur du véhicule ou être obtenues en consultant les

registres de véhicules existants.

## Partie 4 : Freinage du train

La PTU CTCI fait référence à l'utilisation d'un circuit de freinage continu automatique, lequel est défini dans la PTU LOC&PAS et la PTU Wagons. Il revient au GI de fournir des informations sur les distances de signalisation, les rampes et pentes, les vitesses maximales autorisées et les conditions d'utilisation des systèmes de freinage. En revanche, c'est à l'EF qu'il appartient de déterminer, au stade de la planification, les capacités de freinage du train.

### LISTE DES PARAMÈTRES DE COMPATIBILITÉ DU VÉHICULE ET DU TRAIN AVEC L'ITINÉRAIRE PRÉVU POUR L'EXPLOITATION

1. Charges de trafic et capacité de charge de l'infrastructure
2. Gabarit
3. Rayon vertical (voies de service)
4. Systèmes de détection des trains
5. Détection de boîte chaude
6. Caractéristiques de circulation
7. Essieu monté
8. Courbure minimale
9. Freinage
10. Frein magnétique appliqué sur le rail
11. Frein à courants de Foucault
12. Conditions météorologiques
13. Tensions et fréquences
14. Freinage par récupération
15. Limitation du courant
16. Pantographe
17. Compatibilité avec les tunnels
18. Longueur du train
19. Hauteur des quais et accès et sortie
20. ETCS
21. GSM-R
22. Classe B

## Partie 5 : Vérification de l'état du train avant sa mise en circulation

Les exigences générales pour la circulation en sécurité des trains requièrent à la fois de l'EF et du GI d'établir un processus et une procédure pour s'informer mutuellement de toute modification apportée aux caractéristiques de l'infrastructure ou de la composition du train pouvant avoir une incidence sur la compatibilité et, par suite, sur la

circulation en sécurité du train. Les données requises avant le départ fournissent donc des informations essentielles sur le train et les restrictions opérationnelles de l'EF.

En plus de son texte principal, la PTU comporte dans son annexe des tableaux listant tous les paramètres à vérifier, certaines informations étant pertinentes pour un véhicule, d'autres pour un train.

La PTU CTCI a notamment remplacé l'appendice I de la PTU

Wagons 2014 et l'appendice K de la PTU LOC&PAS 2015, qui comportaient des dispositions sur la composition des trains et l'utilisation des véhicules ferroviaires.

Les PTU en vigueur peuvent être consultées sur le site Internet de l'OTIF, sous [Textes de référence > Interopérabilité technique > Prescriptions et autres règlements.](#)

**Maria Price**

# RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN

Genève, 21 septembre - 1<sup>er</sup> octobre 2021

Du 21 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2021 a eu lieu à Genève au format hybride la quatrième et dernière session de la Réunion commune RID/ADR/ADN pour la période biennale 2020-2021. Les discussions n'ayant pas pu être conclues pour toutes les questions, des modifications pour l'édition 2023 du RID, de l'ADR et de l'ADN devaient encore être examinées à la session de printemps en mars 2022.

La Réunion commune s'est principalement consacrée à l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la 22<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. Elle a également traité de questions concernant les citernes et de nouvelles propositions.

120 délégués et déléguées de 24 États, de la Commission européenne et de 19 organisations non gouvernementales ont participé à cette session.

## Citernes

Comme de coutume, les documents concernant les citernes ont été transmis pour examen au groupe de travail sur les citernes, qui s'est réuni en parallèle de la Réunion commune, également par vidéoconférence. 41 experts et expertes de 4 États et 6 organisations non gouvernementales ont participé aux travaux de ce groupe de travail. En raison du grand nombre de documents soumis, le groupe de travail sur les citernes a dû reporter à sa prochaine session l'examen de plusieurs documents.

### Groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes

Depuis 2015, un groupe de travail informel de la Réunion commune RID/ADR/ADN a travaillé à un projet de modification des procédures et contrôles administratifs pour l'inspection et l'agrément des citernes. L'objectif était de disposer d'exigences communes pour l'agrément et la supervision des organismes de contrôle en vue de leur reconnaissance mutuelle. Ces travaux sont désormais en grande partie achevés au sein du groupe de travail sur les citernes.

Les États parties au RID et les parties contractantes à l'ADR se trouvant à différents stades de l'accréditation des organismes de contrôle et des experts, il est apparu que certains pays pouvaient profiter immédiatement du nouveau système, tandis que d'autres allaient encore devoir prendre des mesures préparatoires. Pour permettre une introduction équitable du système, il a été convenu de concevoir les mesures transitoires de façon à permettre une mise en œuvre progressive des nouvelles tâches.

Un document explicatif sur les modifications devant être intégrées dans l'édition 2023 du RID/ADR/ADN avait été soumis par la Suisse. Ce document présente la situation initiale en matière de contrôle et d'agrément des citernes ainsi que les problèmes constatés dans ce système et la nécessité qui en a résulté d'établir de nouvelles prescriptions. Il explique ensuite les objectifs de ces nouvelles prescriptions, en particulier les exigences communes pour l'agrément et la supervision des organismes de contrôle en vue de la reconnaissance mutuelle des contrôles qu'ils réalisent. Ce document explicatif doit aider à mieux comprendre les prescriptions applicables à partir de 2023 et s'adresse aux autorités,

aux organismes de contrôle, aux ateliers de maintenance et de réparation ainsi qu'à toute personne intervenant dans le transport de marchandises dangereuses.

La Réunion commune a fait bon accueil à ce document et est convenue de le publier sur les sites Internet de la CEE-ONU et de l'OTIF en tant que lignes directrices.

### Clarification de l'utilisation de citernes après la date prévue pour le prochain contrôle ou la prochaine épreuve

Selon le 6.8.2.4.3 du RID/ADR, les contrôles et épreuves intermédiaires des citernes peuvent être réalisés dans les trois mois précédant ou suivant la date prévue. Il a par le passé été maintes fois discuté de comment une citerne peut être utilisée dans les trois mois suivant la date prévue et de comment procéder avec les citernes dont ce délai de trois mois est dépassé.

Le groupe de travail sur les citernes n'ayant pas pu parvenir à un consensus, la Réunion commune a été priée de prendre une décision de principe. La Réunion commune s'est décidée pour une approche prudente, permettant d'une part le

remplissage avant la date prévue pour le prochain contrôle ou la prochaine épreuve et d'autre part la conclusion du transport jusqu'à trois mois après cette date. Aucun délai supplémentaire n'est prévu pour le retour des marchandises dangereuses en vue de leur élimination ou de leur recyclage dans les règles.

### Harmonisation avec les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

La Réunion commune a pris note du rapport du groupe de travail ad hoc sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, qui s'était réuni à distance du 21 au 23 avril 2021, et a adopté les propositions de modifications pour le RID/ADR/ADN avec quelques adaptations.

Les modifications ci-après ont notamment été adoptées pour l'édition 2023 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

#### Nouvelle rubrique UN 3550 POUDRE DE DIHYDROXYDE DE COBALT

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

En raison de sa toxicité aiguë par inhalation, il convient de classer cette matière dans sa forme pulvérulente en classe 6.1, groupe d'emballage I. Par conséquent, sa précédente affectation à la

rubrique UN 3077 MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, SOLIDE, N.S.A., groupe d'emballage III, est abandonnée, ainsi que les emballages correspondants à cette affectation.

La création du nouveau numéro ONU 3550 pour le dihydroxyde de cobalt pulvérulent ayant une teneur en particules respirables supérieure ou égale à 10 % et l'affectation d'une nouvelle disposition spéciale d'emballage permettent de garantir l'utilisation de grands récipients pour vrac (GRV) souples, lesquels empêchent les fuites de poussières pendant le transport. Le dihydroxyde de cobalt sous forme de poudre grossière ou de pâte, qui n'émet pas de poussières respirables, ne présente pas de risque d'inhalation et peut donc continuer d'être expédié sous le numéro ONU 3077.

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

Une définition des plastiques recyclés a été introduite dans la réglementation pour les marchandises dangereuses dès les années 1990. Les fûts et bidons fabriqués en plastiques recyclés peuvent depuis être utilisés pour le transport de marchandises dangereuses.

Avec l'édition 2023 des prescriptions pour les marchandises dangereuses, les matières plastiques recyclées pourront également être utilisées pour les GRV en plastique rigide et les GRV composites avec récipient intérieur en plastique.

Il fait consensus qu'une future révision des dispositions existantes est nécessaire dans le but de permettre les matières plastiques recyclées non seulement issues d'emballages industriels usagés,

mais aussi provenant des collectes consommateurs, dans une optique d'économie circulaire.

#### Utilisation de grands emballages pour plusieurs piles et batteries au lithium endommagées ou défectueuses

L'instruction d'emballage LP 906 prévoit actuellement qu'une seule pile ou batterie au lithium endommagée ou défectueuse peut être emballée dans un grand emballage. Cela signifie que les grands emballages conçus pour le transport d'une batterie de 600 kg ne peuvent par exemple pas être utilisés pour le transport de quatre batteries de véhicule hybride de 120 kg chacune, bien que le contenu énergétique d'une batterie de 600 kg soit plus élevé que le contenu énergétique de quatre batteries hybrides.

À l'avenir, plusieurs piles ou batteries au lithium pourront être emballées dans un même grand emballage. Pour éviter une utilisation erronée des grands emballages, le fabricant de l'emballage doit mettre à disposition des consignes d'utilisation donnant des informations sur les batteries et équipements que peut contenir l'emballage, sur la quantité maximale admise de batteries dans un colis et le contenu énergétique total maximal admis des batteries ainsi que sur la disposition à l'intérieur du colis, y compris les séparations et les protections utilisées pendant l'épreuve de vérification de la performance.

#### Nouveau chapitre 6.9 pour les citernes mobiles en matière plastique renforcée de fibres

Un nouveau chapitre 6.9 est introduit dans les règlements pour le transport de marchandises



dangereuses, qui comporte des prescriptions pour la construction, le contrôle et l'agrément des citernes mobiles avec réservoir en matière plastique renforcée de fibres (PRF) utilisables dans le monde entier. Ce nouveau chapitre est basé sur le chapitre 6.9 existant du RID/ADR, qui a été adapté aux dernières évolutions techniques. De plus, d'anciens renvois à des normes européennes ont été remplacés par des renvois à des normes ISO.

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

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

Le chapitre 6.9 existant du RID/ADR sur la construction des citernes en PRF est transposé dans l'ADR comme nouveau chapitre 6.13 applicable uniquement aux véhicules-citernes routiers, avec adaptation des dispositions aux progrès scientifiques et techniques reflétés dans le nouveau chapitre 6.9.

Pour les conteneurs-citernes RID/ADR en PRF qui étaient jusqu'à présent construits conformément au chapitre 6.9 existant du RID/ADR, il a été décidé que le nouveau chapitre 6.9 concernant la construction de citernes mobiles en PRF s'appliquerait.

Le groupe de travail sur les citernes est convenu de mesures transitoires à long terme, qui permettent de continuer à utiliser les citernes en PRF existantes et

celles qui seront construites dans un avenir proche sur la base des agréments de type existants et encore valables.

## Nouvelles propositions

### Machines frigorifiques et pompes à chaleur

Les machines frigorifiques des numéros ONU 2857 et 3358, contenant jusqu'à 12 kg de gaz, peuvent être totalement exemptées de la réglementation sur les marchandises dangereuses si elles répondent aux prescriptions de la disposition spéciale 119 ou 291. Les pompes à chaleur fonctionnent selon le même principe que les machines frigorifiques, à cette différence près qu'il s'agit d'extraire l'énergie d'un milieu afin de produire de la chaleur et non du froid. L'Association internationale des conseillers à la sécurité (IASA) a soumis une proposition visant à ce que les pompes à chaleur puissent profiter des mêmes exemptions que les machines frigorifiques.

Plusieurs délégations ont avancé qu'il faudrait que le Sous-comité d'experts de l'ONU décide d'une modification des dispositions spéciales 119 et 291. Face à l'urgence du problème, au vu notamment de la prochaine expiration de la mesure transitoire du 1.6.1.46 pour les objets contenant des marchandises dangereuses, la Réunion commune a décidé d'ajouter provisoirement aux deux dispositions spéciales un nota assimilant les pompes à chaleur aux machines frigorifiques.

### Peintures et encres d'imprimerie classées comme des matières dangereuses pour l'environnement

Dans un souci de protection de l'environnement, les peintures et

encres à base de solvant sont progressivement remplacées par des produits à base d'eau afin de diminuer l'utilisation de composés organiques volatils. Or, pour conserver les produits, des biocides peuvent par exemple être ajoutés aux peintures à l'eau. En conséquence, de plus en plus de peintures et d'encres d'imprimerie relèvent du champ d'application de la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses, car ces additifs sont considérés comme des matières dangereuses pour l'environnement dans le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH). La dernière adaptation au progrès technique et scientifique du Règlement CLP (Règlement [CE] n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges) a vu l'adoption de modifications signifiant que les produits contenant certains conservateurs seront classés sous le numéro ONU 3082, groupe d'emballage III.

Tandis qu'en application de la disposition spéciale d'emballage PP 1 de l'instruction d'emballage P 001, les emballages ne doivent pas satisfaire aux prescriptions du chapitre 6.1 pour les quantités ne dépassant pas 5 litres par emballage, des emballages approuvés par l'ONU sont actuellement prescrits pour les quantités dépassant 5 litres. Ces emballages ne sont pas très adaptés aux peintures car celles-ci nécessitent des emballages équipés de fermetures pouvant être ouvertes et refermées, par exemple pour permettre la mise à la teinte en magasin de bricolage.

Sur proposition de la Norvège, la Réunion commune a adopté une disposition transitoire autorisant jusqu'au 30 juin 2025 l'utilisation d'emballages d'un type non éprouvé pour des quantités ne

dépassant pas 30 litres. Cette période de transition sera utilisée pour concevoir des emballages répondant aux besoins de l'industrie des peintures. À la suite de la Réunion commune, la Norvège a lancé les accords particuliers multilatéraux RID 8/2021 et M 343 pour l'ADR, en vertu desquels cette disposition transitoire peut d'ores et déjà être utilisée avant son entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

### **Interprétation du RID/ADR/ADN**

Accords particuliers multilatéraux au titre de l'ADR

Dans ses parties 4 et 6, l'ADN renvoie exclusivement aux textes du RID et de l'ADR. À cet égard, l'Allemagne a demandé si les accords particuliers multilatéraux

relatifs à l'utilisation et à la construction des moyens de rétention ne pouvaient pas être automatiquement applicables pour l'ADN également.

La plupart des délégations se sont prononcées contre une reprise automatique des accords particuliers multilatéraux pour l'ADN, du fait que ces accords autorisent des dérogations aux différents règlements en fonction des différents modes de transport. En outre, les autorités compétentes chargées des conventions et des accords multilatéraux dans un pays donné peuvent ne pas être les mêmes selon les modes de transport visés et peuvent être soumises à des restrictions nationales différentes. Compte tenu des différences entre les modes de transport, les accords multilatéraux devraient être conclus pour chaque mode séparément.

### **Élection du Bureau pour 2022**

M. Claude Pfauvadel (France) et M<sup>me</sup> Silvia García Wolfrum (Espagne) ont respectivement été confirmés président et vice-présidente pour 2022.

### **Session suivante**

La Réunion commune a décidé que sa session suivante aurait lieu du 14 au 18 mars 2022 à Berne et serait consacrée aux derniers amendements devant encore être inclus dans l'édition 2023 du RID/ADR/ADN.

**Jochen Conrad**

# 13<sup>e</sup> SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID

Genève, 15-18 novembre 2021

À sa session de novembre 2021, le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a pris d'importantes décisions pour l'édition 2023 du RID. Des détails devaient encore être réglés en mai 2022 avant que la Commission d'experts du RID adopte tous les textes de modification et que les amendements puissent être notifiés.

La 13<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent s'est tenue au format hybride du 15 au 18 novembre 2021. 19 États parties au RID, l'Union européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 5 associations internationales y étaient représentés. La Russie, qui n'est pas elle-même État partie au RID, a participé en qualité d'observateur.

## Approbation des textes adoptés par la Réunion commune RID/ADR/ADN

Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a approuvé un document préparé par le Secrétariat avec tous les textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2020 et 2021 et par le Groupe de travail permanent lui-même en novembre 2020. Il a de plus repris toutes les modifications supplémentaires adoptées une semaine plus tôt par le groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU compétent pour l'ADR (WP.15) qui étaient également pertinentes pour les chemins de fer.

## Nouvelles propositions

Installation de soupapes de sécurité sur les citernes destinées au transport de gaz liquéfiés inflammables

Sur la base d'une proposition

du groupe de travail « BLEVE » (BLEVE = vaporisation explosive d'un liquide en ébullition), la Réunion commune a décidé à sa session du 21 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2021 de prescrire l'installation obligatoire de soupapes de sécurité sur les véhicules-citernes et conteneurs-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés inflammables. À cet effet, le 6.8.3.2.9, qui régissait jusqu'ici l'installation volontaire de soupapes de sécurité sur les citernes destinées au transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous, a été modifié et complété avec des exigences techniques supplémentaires pour ces soupapes de sécurité. Les wagons-citernes ne sont pas soumis à cette prescription, car le déclenchement d'une BLEVE par un feu de moteur ou de pneu est exclu.

Le Groupe de travail permanent a adopté une proposition du Secrétariat visant à ce que les exigences techniques prévues pour les véhicules-citernes de l'ADR et pour les conteneurs-citernes en lien avec l'installation de soupapes de sécurité soient également prescrites pour les wagons-citernes, sans pour autant remettre en question l'équipement volontaire des wagons-citernes avec des soupapes de sécurité. Parallèlement, il a été décidé d'une disposition transitoire autorisant la poursuite de l'utilisation des wagons-citernes déjà en circulation. Le Groupe de travail permanent est convenu de prévoir pour les wagons-citernes également le marquage approuvé sur le principe

à la dernière Réunion commune pour les véhicules-citernes de l'ADR et les conteneurs-citernes, lequel permet aux équipes d'intervention de déterminer à distance s'il y a une soupape de sécurité et d'organiser les premières mesures.

## Mesure transitoire relative au 6.8.2.4.6

Le 6.8.2.4.6 comporte des conditions pour la reconnaissance mutuelle des experts réalisant les contrôles sur les citernes des wagons-citernes. Or, les prescriptions prévues pour 2023 pour tous les modes de transport terrestre instaureront de nouvelles bases pour cette reconnaissance mutuelle comme suite aux travaux d'un groupe de travail informel de la Réunion commune consacré à l'agrément et au contrôle des citernes, qui s'intéressait à ce titre également à l'accréditation des organismes de contrôle. Afin de permettre l'adaptation des procédures nationales pour l'agrément des organismes de contrôle, une mesure transitoire a été prévue, qui autorise l'application des procédures nationales pendant encore dix ans.

Le Groupe de travail permanent a décidé de prévoir cette même période transitoire de dix ans pour l'application du 6.8.2.4.6 du RID, lequel sera biffé à la fin 2022. En d'autres termes, la procédure applicable selon le RID pour la reconnaissance mutuelle des experts, avec les listes des experts

publiées sur le site Internet de l'OTIF, pourra continuer d'être utilisée jusqu'à ce que le nouveau système soit en place dans tous les États parties.

### Indication des gaz effectivement transportés sur la citerne

À sa session de septembre 2020, la Réunion commune a décidé de supprimer le 4.3.3.3.2, tout du moins dans l'ADR. Selon ce point, seules les indications relatives au gaz chargé ou au dernier gaz contenu doivent être visibles sur les citernes, véhicules-batteries et conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), et toutes les indications relatives à d'autres gaz doivent être masquées. La suppression du 4.3.3.3.2 éliminait une contradiction avec le 6.8.3.5.6, selon lequel les désignations officielles de transport et le cas échéant les noms techniques de tous les gaz pour le transport desquels la citerne peut être utilisée doivent être indiqués.

Le Groupe de travail permanent a estimé que les données concernant le dernier gaz contenu figuraient dans le document de transport et sur les panneaux orange, qu'elles étaient de plus à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure (voir 1.4.3.6 b) lu en combinaison avec le 1.4.2.2.5) et que le 4.3.3.3.2 pouvait par conséquent être biffé dans le RID également. Des modifications consécutives sont également apportées à deux autres passages mentionnant les panneaux rabattables d'usage en transport ferroviaire, sur lesquels apparaît aussi le cartouche des limites de charge.

### Très grands conteneurs-citernes

Le Groupe de travail permanent a pris deux décisions de

principe concernant les très grands conteneurs-citernes. Premièrement, il est convenu de l'introduction d'une définition pour les très grands conteneurs-citernes, prévoyant une capacité d'au moins 40 000 litres pour les différencier des conteneurs-citernes ISO. Grâce à cette définition, les prescriptions applicables uniquement à ces nouveaux conteneurs-citernes peuvent être affectées plus facilement.

La deuxième décision de principe a concerné la prescription d'une épaisseur minimale de paroi de 4,5 mm pour les très grands conteneurs-citernes. Jusqu'ici, les très grands conteneurs-citernes étaient construits selon les prescriptions de construction pour les conteneurs-citernes ISO conventionnels, qui prévoient une épaisseur minimale de paroi de 3 mm. Dans la pratique, l'épaisseur de paroi avait été élevée à 3,4 mm pour tenir compte d'une tolérance pour la corrosion. Sur la base des discussions au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID, un fabricant de très grands conteneurs-citernes avait également déjà relevé l'épaisseur de paroi à 4,13 mm.

Les représentants de l'Union internationale des wagons privés (UIP) et du Conseil européen de l'industrie chimique (Cefic) ont été priés de présenter une proposition de texte concrète au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune en mars 2022.

### Taux de remplissage des conteneurs-citernes partiellement remplis

Afin d'éviter les oscillations dangereuses de liquides dans les réservoirs, le 4.3.2.2.4 du RID/ADR prévoit, pour les conteneurs-citernes partiellement remplis transportant des matières

à l'état liquide qui ne sont pas partagés en sections au moyen de cloisons ou de brise-flots, un taux de remplissage à au moins 80 % ou au plus 20 % de leur capacité.

Dans le cadre de l'analyse des risques réalisée pour les très grands conteneurs-citernes, des essais avec divers taux de remplissage et différentes densités ont été menés non seulement sur des très grands conteneurs-citernes, mais aussi sur des wagons-citernes et conteneurs-citernes ISO. Aucune situation dangereuse n'ayant été constatée, le Cefic a proposé de biffer la prescription du 4.3.2.2.4 pour le RID. L'avantage de cette suppression serait que les exigences des clients pourraient mieux être remplies. De plus, les matières de densité élevée pourraient également être transportées en conteneurs-citernes standards. Pour empêcher que des conteneurs-citernes partiellement remplis soient acheminés en transport routier, où les oscillations peuvent causer un renversement du véhicule, un marquage particulier des conteneurs-citernes devrait être prévu.

Pour l'heure, le Groupe de travail permanent n'est pas disposé à biffer la prescription pour le transport ferroviaire, les conclusions de l'analyse des risques n'étant pas suffisantes à cet effet. En revanche, il accueille favorablement le travail de recherche prévu par le Centre allemand de recherche sur le trafic ferroviaire (DZSF) concernant les répercussions des mouvements d'oscillation en trafic ferroviaire.

### Interprétation du RID

Depuis quelques années, la CEE-ONU publie sur son site Internet des interprétations de l'ADR. Le Groupe de travail permanent a approuvé sur le



principe la proposition des Pays-Bas de publier également sur le site de l'OTIF une liste des interprétations n'entraînant pas de modifications du RID.

Comme la plupart des questions d'interprétation concernent à la fois le RID et l'ADR, il a été recommandé d'en discuter également au sein de la Réunion commune.

En outre, il faudrait discuter de la pertinence d'un enregistrement systématique des motifs aux modifications du RID et des discussions y afférentes. Un document de la Suisse pour la dernière Réunion commune dans lequel étaient expliquées les décisions de la Réunion commune sur le contrôle et l'agrément des citernes et la reconnaissance mutuelle des organismes de contrôle a été cité comme bon exemple en la matière. Le point de départ d'une recherche de documents de référence étant souvent la date d'entrée en vigueur d'une disposition, une première étape pourrait être de publier sur le site Internet de l'OTIF une édition du RID comportant la date d'entrée en vigueur de chaque modification. Il est toutefois souligné que les textes juridiques devraient être rédigés de façon à

être compréhensible sans l'aide de documents de référence.

### **Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS**

Le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) a ouvert une discussion sur la reprise dans le RID du chapitre 6.20 de l'annexe 2 au SMGS, qui comporte les prescriptions pour la construction et le contrôle des wagons-citernes destinés à circuler sur des voies d'écartement à 1 520 mm. Après l'entrée en vigueur du chapitre 6.20 le 1<sup>er</sup> juillet 2022, le chapitre 6.8 de l'annexe 2 au SMGS ne contiendra plus que des prescriptions concernant les wagons pour écartement de voie de 1 435 mm et sera entièrement harmonisé avec le chapitre 6.8 du RID.

Le Groupe de travail permanent a fait bon accueil à la proposition de l'OSJD dans la mesure où la reprise des prescriptions relatives aux wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm serait surtout un avantage pour les États parties au RID qui sont également parties au SMGS et dans lesquels des wagons-citernes pour les deux écartements de voie circulent sous deux régimes

juridiques différents. Il a été convenu d'examiner plus en détail le chapitre 6.20 dans le cadre du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». Les départements juridiques du Secrétariat de l'OTIF et de la Commission européenne ont été priés de vérifier si la reprise de prescriptions de l'OSJD, à l'élaboration desquelles tous les États parties au RID n'ont pas participé, poserait des problèmes juridiques. Il faudra en particulier tenir compte du fait que le chapitre 6.20 de l'annexe 2 au SMGS fait référence aux normes GOST de la Russie, à l'élaboration desquelles aucun État partie au RID ne participe et dont la vérification est difficile pour des raisons linguistiques.

### **Session suivante**

Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a décidé que sa 14<sup>e</sup> session aurait lieu les 23 et 24 mai 2022 à Berne, immédiatement avant la session de la Commission d'experts du RID chargée d'approuver définitivement toutes les modifications entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

**Jochen Conrad**

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

Genève, 29 novembre - 8 décembre 2021

Le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est réuni pour sa 59<sup>e</sup> session, la deuxième du 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.

La 59<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts de l'ONU s'est tenue du 29 novembre au 8 décembre 2021 sous la présidence de M. Duane Pfund (États-Unis d'Amérique) et a pris la forme d'une réunion hybride à laquelle 26 États, 6 organisations gouvernementales et 25 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

### UN 2426 Nitrate d'ammonium

La disposition spéciale 252 prévue actuellement dans le Règlement type de l'ONU indique les conditions dans lesquelles les solutions chaudes concentrées de nitrate d'ammonium ne sont pas suffisamment dangereuses pour être soumises au dit règlement. Toutefois, elle n'impose aucune condition devant être respectée lorsque cette matière n'est pas exemptée.

À sa précédente session, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait déjà approuvé sur le principe une proposition de l'Espagne visant à ce que les conditions de transport prévues dans la colonne 17 de la liste des marchandises dangereuses du Code IMDG ainsi que dans la disposition spéciale 644 du RID/ADR/ADN deviennent applicables pour tous les modes de transport (voir Bulletin 4/2021, p. 23).

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a maintenant adopté une refonte de la disposition spéciale 252 combinant les conditions de transport prévues jusqu'alors dans le Code IMDG et le RID/ADR/ADN. Désormais, le premier alinéa de la disposition spéciale 242 comporte les conditions devant être remplies avant que les solutions chaudes concentrées de nitrate d'ammonium puissent être remises au transport. Le second alinéa détaille ensuite les conditions à satisfaire pour que la matière soit exemptée des prescriptions. La disposition spéciale 664 du RID/ADR/ADN peut ainsi être supprimée.

### Batteries au sodium ionique

L'introduction d'un nouveau numéro ONU pour les piles et batteries au sodium ionique avait déjà été discutée au cours des deux derniers cycles biennaux (voir

également Bulletin 1/2018, p. 19 et 20 ; Bulletin 4/2019, p. 19 et 20 ; Bulletin 2/2021, p. 23 et 24). Bien qu'une proposition de la France et du Royaume-Uni en la matière eût reçu un large soutien lors des discussions, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait décidé de reporter la prise de décision au cycle 2021-2022. Afin de couvrir la période jusqu'à l'introduction de nouvelles prescriptions dans le RID/ADR/ADN, la France a lancé les accords particuliers multilatéraux 6/2021 pour le RID et M 340 pour l'ADR, déjà signés par plusieurs États dans lesquels il était urgent de réglementer en vue de l'imminence de l'entrée en production.

Lors des précédentes sessions, de nombreuses délégations avaient soutenu le projet d'aligner les prescriptions pour les batteries au sodium ionique sur celles pour les batteries au lithium ionique. Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une proposition préparée en ce sens par la France, comportant notamment les modifications suivantes :

- introduction de deux nouveaux numéros ONU pour les piles et batteries au sodium ionique (UN 3551) et les piles et batteries au sodium ionique contenues dans un équipement, ou emballées avec un équipement (UN 3552) ;

- modification de la désignation officielle de transport du numéro ONU 3292 en « ACCUMULATEURS CONTENANT DU SODIUM MÉTALLIQUE OU UN ALLIAGE DE SODIUM ou ÉLÉMENTS D'ACCUMULATEUR CONTENANT DU SODIUM MÉTALLIQUE OU UN ALLIAGE DE SODIUM » pour marquer la distinction avec les deux nouveaux numéros ONU introduits pour les piles et batteries au sodium ionique ;
- introduction d'exigences essentielles pour les piles et batteries au sodium ionique dans les prescriptions de classification de la partie 2 ;
- application de principe de toutes les dispositions spéciales déjà applicables aux piles et batteries au lithium ionique ;
- introduction d'une nouvelle disposition spéciale comportant les conditions de non-application des autres prescriptions du RID/ADR/ADN ;
- application aux piles et batteries au sodium ionique de toutes les instructions d'emballage valant pour les piles et batteries au lithium ;
- utilisation pour les batteries au sodium ionique également de l'étiquette de danger de modèle « 9A » et de la marque pour les batteries au lithium ;
- introduction de prescriptions d'épreuve pour les piles et batteries au sodium ionique dans le Manuel d'épreuves et de critères.

En l'absence de valeurs limites déterminées sur la base de données probantes, le Sous-comité d'experts de l'ONU n'a pas encore pu, à cette session, approuver d'exemption pour les piles et batteries au sodium ionique

jusqu'à une certaine densité énergétique.

### Clarification de la disposition spéciale 310

La disposition spéciale 310 associée aux rubriques pour les batteries au lithium prévoit une exemption aux prescriptions d'épreuves du Manuel d'épreuves et de critères lorsque les prototypes de batteries au lithium sont transportés pour être éprouvés.

Il est apparu que la formulation « transportés pour être éprouvés » était interprétée différemment selon les autorités compétentes. Tandis que certaines autorités compétentes y voient une possibilité d'exemption seulement pour les transports réalisés dans le cadre des épreuves de la sous-section 38.3 du Manuel d'épreuves et de critères, d'autres estiment que les autres types de transport à des fins d'épreuves, comme les tests d'intégration visant à évaluer l'adéquation d'un prototype de pile ou de batterie à une application donnée et les essais fonctionnels d'un produit effectués dans le cadre du programme de mise au point de ce produit, sont également exemptés.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est exprimé à la majorité en faveur d'un champ d'application plus large de la disposition spéciale et a introduit un nota autorisant comme fondement de l'exemption, en plus des épreuves du Manuel d'épreuves et de critères, d'autres épreuves réalisées dans le cadre de la mise au point d'un produit.

### Exclusion des produits pharmaceutiques du numéro ONU 3245

À sa 57<sup>e</sup> session, le Sous-comité d'experts de l'ONU a clarifié que les micro-organismes

génétiquement modifiés, utilisés notamment dans les vaccins contre la COVID-19, n'étaient pas soumis au Règlement type de l'ONU (et au RID/ADR/ADN) lorsque leur utilisation était autorisée par les autorités compétentes des pays d'origine, de transit et de destination (voir 2.2.9.1.11, nota 2, du RID/ADR/ADN). Les vaccins dont l'utilisation est autorisée, y compris ceux qui sont employés dans le cadre d'essais cliniques, ne sont donc pas soumis aux prescriptions.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation mondiale de la santé (OMS) ont rappelé que les organismes génétiquement modifiés avaient été introduits dans les prescriptions dans le but de protéger l'environnement en évitant toute fuite accidentelle de ces matières pendant le transport. Les produits pharmaceutiques contenant des organismes ou micro-organismes génétiquement modifiés n'étaient pas censés être inclus. Les deux organisations ont souligné que les produits pharmaceutiques, y compris les vaccins et les produits en phase d'essais cliniques, étaient, par définition, destinés à être administrés à des humains ou des animaux. Il est donc improbable qu'un incident pendant le transport ait des conséquences graves pour le personnel chargé de la logistique ou pour l'environnement. D'après l'OACI et l'OMS, l'exemption de ces produits pharmaceutiques devait être formulée plus clairement dans le Règlement type de l'ONU afin d'éviter à l'avenir des problèmes d'expédition, tels qu'ils se sont posés en transport aérien.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une proposition en ce sens des deux organisations internationales, même si certains experts considéraient que cette modification n'était pas absolument nécessaire.

## Emballages

### Caisses en carton ondulé

Le représentant de la Chine a rappelé que seules les versions anglaise et française sont des versions originales du Règlement type de l'ONU, tandis que les versions arabe, chinoise, espagnole et russe sont seulement considérées comme des traductions. Or, les traductions ne peuvent pas toujours rendre correctement le sens de certains termes. Par exemple, les traductions des termes « carton » et « carton ondulé » renvoient en chinois à deux concepts très différents

Afin d'éviter les problèmes d'interprétation en chinois, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de modifier le titre du 6.1.4.12, qui concerne les prescriptions d'épreuve pour les caisses en carton, pour mentionner également explicitement le carton ondulé. D'ici la prochaine session, il faudra encore vérifier si des modifications corollaires sont également nécessaires pour les grands récipients pour vrac (GRV) au 6.5.5.5 ou les grands emballages au 6.6.4.4.

### Cercles de roulement

Les sous-sections 6.1.4.1.4, 6.1.4.2.3 et 6.1.4.3.3 prescrivent que « d'une façon générale, la virole des fûts [métalliques] d'une contenance supérieure à 60 litres doit être pourvue d'au moins deux joncs de roulement formés par expansion ou d'au moins deux cercles de roulement rapportés ». La représentante du Canada a déploré qu'il s'agisse d'une prescription apparaissant comme obligatoire (« doit »), mais affaiblie par l'ajout de « d'une façon générale ». Cette ambiguïté fait que la prescription est interprétée différemment par les autorités compétentes. Par ailleurs, il n'existe

pas de prescription équivalente pour les fûts en matériaux autres.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a constaté qu'il s'agissait d'une prescription ancienne introduite non pour des raisons de sécurité pendant le transport mais pour des questions de manutention, et qu'elle était aujourd'hui dépassée dans la pratique. Aussi a-t-il décidé d'en faire une prescription facultative.

### Emballages avec agent de refroidissement

La 17<sup>e</sup> édition révisée des Recommandations de l'ONU et le RID/ADR/ADN 2013 ont vu l'introduction de la section 5.5.3, qui comporte des dispositions spéciales pour l'utilisation de matières dangereuses comme agents de refroidissement ou de conditionnement. Cette section s'applique tant au transport de marchandises dangereuses qu'au transport de marchandises non dangereuses et a été introduite dans les prescriptions pour les marchandises dangereuses en raison de l'effet asphyxiant des gaz liquéfiés réfrigérés utilisés comme agents de refroidissement.

Or, lorsque la section 5.5.3 a été introduite, il existait déjà de nombreuses instructions d'emballage faisant référence au refroidissement avec de la neige carbonique, de l'azote ou d'autres matières, qui n'ont pas été revues systématiquement à ce moment-là. L'Espagne avait déjà attiré l'attention de la Réunion commune RID/ADR/ADN sur ce fait, avec pour conséquence une modification de la disposition spéciale 593 du RID/ADR/ADN et une limitation de l'exemption partielle qu'elle contenait au refroidissement des marchandises non dangereuses (voir Bulletin 3/2021, p. 19).

Les instructions d'emballage P 520,

P 650, P 904, P 911 et LP 906, qui s'appliquent au transport de peroxydes organiques, de matières biologiques, de micro-organismes et organismes génétiquement modifiés et de batteries au lithium, autorisent l'utilisation facultative de neige carbonique ou d'azote liquide comme agents de refroidissement et prescrivent l'application de la section 5.5.3.

Les instructions d'emballage P 620, P 800 et P 901 pour le transport de matières infectieuses, de gallium, de mercure, de trousseaux chimiques et de trousseaux de premiers secours prévoient certes la possibilité d'utiliser la neige carbonique et autres agents de refroidissement, mais ne font pas référence à la section 5.5.3. Il en va différemment de l'instruction d'emballage P 203, selon laquelle des récipients cryogéniques ouverts peuvent être utilisés pour le transport de néon, d'argon, d'hélium, de krypton, d'azote, de xénon, de trifluorométhane et de gaz liquéfié réfrigéré. Ces gaz ne présentent pas d'autres dangers que l'effet asphyxiant et relèvent également du champ d'application de la section 5.5.3.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté la proposition de l'Espagne d'inclure une référence aux dispositions spéciales de la section 5.5.3 dans les instructions d'emballage P 203, P 620, P 800 et P 901.

## Prochaine session

La 60<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts de l'ONU aura lieu du 27 juin au 6 juillet 2022 à Genève.

## Jochen Conrad



# CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2022

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
31 août- 1 septembre	136 <sup>e</sup> session du Comité administratif		Berne - Suisse ( <a href="#">RÉUNION HYBRIDE</a> )
6 septembre	Groupe mixte d'experts pour la coordination		Berne - Suisse
7-8 septembre	47 <sup>e</sup> session du WG TECH		Berne - Suisse ( <a href="#">RÉUNION HYBRIDE</a> )
12-16 septembre	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Genève - Suisse
4-6 octobre	Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale	Ministère des transports – Royaume-Uni	Londres Royaume-Uni ( <a href="#">RÉUNION HYBRIDE</a> )

## ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
27 juin - 6 juillet	60 <sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse ( <a href="#">RÉUNION HYBRIDE</a> )
5-6 juillet	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
6 juillet	Présentation – European Training Centre for Railways (ETCR)	ETCR*	Bruxelles - Belgique ( <a href="#">RÉUNION HYBRIDE</a> )
23-26 août	Groupe d'experts sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne ( <a href="#">RÉUNION HYBRIDE</a> )
8 septembre	Groupe de travail sur la révision des STI	ERA	( <a href="#">RÉUNION À DISTANCE</a> )
21-22 septembre	IAA Transportation		Hanovre - Allemagne
24-28 octobre	Commission pour le droit des transports de l'OSJD dans le domaine des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses	OSJD	Varsovie - Pologne ( <a href="#">RÉUNION HYBRIDE</a> )

\*ETCR, Collège de Bruges et Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer



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

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