



Bulletin

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

130^e année
N°4/2022

IBO

Bulletin des
transports
internationaux
ferroviaires

ACTUALITÉS OTIF

- 3 Londres : Visite et rencontre de haut niveau
- 3 Coopération : Journée mondiale de la mer 2022
- 4 3^e session de la Commission ad hoc sur les questions
juridiques et la coopération internationale
- 5 Nouveau représentant permanent de la Belgique
- 5 Conférence finale d'EUMedRail

COTIF

- 6 Notifications dépositaires

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 6 La Journée des marchandises dangereuses à Hanovre
- 7 Emballage des marchandises dangereuses – Un partage
d'expériences riche d'enseignements
- 8 Les « Railway Days » à Bucarest
- 9 Histoire et évolution des chemins de fer au Royaume-Uni

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE OTIF-COTIF

- 12 Lignes directrices sur la coopération avec les organisations
internationales intergouvernementales
- 15 Lignes directrices sur l'application des procédures pour la
modification de la COTIF

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 19 5^e session du Groupe mixte d'experts pour la coordination

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 22 Le transport des marchandises dangereuses dans le contexte
du droit international humanitaire
- 28 60^e session du Sous-comité d'experts du transport des
marchandises dangereuses de l'ONU
- 33 Réunion commune RID/ADR/ADN

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

- 36

ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

Comme toute organisation internationale, l'OTIF compte beaucoup sur le soutien actif de ses différents États membres. L'Organisation a pu mesurer toute l'importance de cette coopération au Royaume-Uni en octobre dernier.

Le ministère des transports du Royaume-Uni (DfT) avait en effet convié la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale à tenir sa 3^e session à Londres. Réunie au centre de conférence Queen Elizabeth II, en plein cœur politique de Londres, la Commission ad hoc a pu prendre d'importantes décisions avec une excellente participation du secteur ferroviaire. En particulier, la décision relative aux « Lignes directrices sur l'application des procédures pour la modification de la COTIF » marque un tournant dans la pratique d'élaboration des traités de la Commission de révision et de l'Assemblée générale.

La réunion à Londres a également permis de mieux comprendre les travaux en cours sur la restructuration globale du système ferroviaire britannique. Ces mesures sont présentées dans un article du présent Bulletin.

Nous adressons tous nos remerciements à nos hôtes britanniques et aux auteurs de l'article pour leur engagement et leur soutien.

Certains États membres de l'OTIF ont manifesté leur appréciation à l'égard de l'Organisation en établissant une représentation permanente à Berne. La Belgique figure parmi ces États membres, encore peu nombreux, et j'ai eu le plaisir d'accueillir son nouvel ambassadeur et représentant permanent à l'OTIF.

Ce nouveau numéro du Bulletin aborde plus en détail ces sujets ainsi que d'autres thématiques intéressantes. J'aimerais tout particulièrement attirer votre attention sur un article concernant le transport des marchandises dangereuses dans le contexte du droit international humanitaire. Un sujet particulièrement important dans la situation géopolitique actuelle, qui, espérons-le, restera un cas exceptionnel.

J'espère que vous prendrez plaisir à lire cette nouvelle édition du Bulletin.

Wolfgang Küpper
Secrétaire général



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

LONDRES : VISITE ET RENCONTRE DE HAUT NIVEAU

Le 29 septembre 2022 à Londres, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a rencontré la Secrétaire permanente du ministère des transports du Royaume-Uni (DfT), Dame Bernadette Kelly.

Ils se sont entretenus au sujet des chemins de fer au Royaume-Uni et de la réforme structurelle en cours. Ils ont partagé leurs vues sur l'importance du développement des transports internationaux ferroviaires et la Secrétaire permanente du DfT a également souligné que le transport international ferroviaire via le tunnel sous la Manche était d'un grand intérêt pour le Royaume-Uni.

Le lendemain, le ministère des transports du Royaume-Uni avait

notamment organisé une visite de la gare de St Pancras International.

Le Secrétaire général de l'OTIF se

félicite de cette rencontre de haut niveau et remercie vivement Dame Bernadette Kelly pour la qualité de leurs échanges.



M^{me} Andrea Pearson, Dame Bernadette Kelly, M. Wolfgang Küpper, M. Aleksandr Kuzmenko

COOPÉRATION : JOURNÉE MONDIALE DE LA MER 2022

Invité par le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), M. Kitack Lim, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a assisté à la réception organisée dans le cadre de la Journée mondiale de la mer le 29 septembre 2022 à Londres.

Le Secrétaire général de l'OTIF s'attache à développer la coopération internationale, à promouvoir le transport ferroviaire ainsi que la multimodalité et l'interconnexion des transports internationaux.



M. Wolfgang Küpper, M. Kitack Lim

3^e SESSION DE LA COMMISSION AD HOC SUR LES QUESTIONS JURIDIQUES ET LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

La troisième session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale s'est tenue à Londres et de façon hybride avec l'accueil et le soutien du ministère des transports du Royaume-Uni qui a pris en charge l'organisation de l'événement.

Présidée par l'Allemagne, la session s'est déroulée sur trois jours avec la participation de plus de 50 délégués et déléguées au total, dont 21 en présentiel. 28 États membres étaient représentés ; l'Union européenne était également présente.

Des organisations internationales comme l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et l'Organisation mondiale des douanes (OMD) ont participé à la réunion lors de la deuxième journée. Cette deuxième journée était également ouverte à la participation de parties prenantes enregistrées comme le Comité international des transports ferroviaires (CIT), la Communauté européenne du rail (CER), Rail Net Europe (RNE) ainsi que M. Rainer Freise, universitaire et chercheur, et M. Steve Davey, expert.

Lors de cette session, la Commission ad hoc a adopté le projet de lignes directrices sur la coopération avec les organisations internationales intergouvernementales ainsi que

le projet de lignes directrices sur l'application des procédures pour la modification de la COTIF (voir articles p. 12 et p. 15).

De plus, nombre de présentations ont suscité un grand intérêt.

M^{me} Andrea Pearson, déléguée du Royaume-Uni, a présenté une vue d'ensemble des chemins de fer au Royaume-Uni, les réformes, les récents programmes d'investissements et la politique de décarbonisation.

M^{me} Clio Liégeois, déléguée de la Belgique, a fait part d'une question soumise au ministère belge des transports par une entreprise ferroviaire de fret, qui portait sur l'application des RU CIM au transport national des marchandises.

M. Vilius Varjas, de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, a présenté le règlement UE n° 2020/1056 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises.

La CNUDCI, l'OMD, le CIT et RNE, en collaboration avec Forum Train Europe, ont également présenté leurs récents projets en cours.

Ponctuée de discussions constructives, la troisième session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a été un succès. Le Secrétariat de l'OTIF remercie vivement le DfT pour son soutien et l'organisation de l'événement.



NOUVEAU REPRÉSENTANT PERMANENT DE LA BELGIQUE

Mardi 18 octobre, Son Excellence M. Pascal Heyman, ambassadeur de Belgique en Suisse, s'est rendu au siège de l'Organisation intergouvernementale des transports internationaux ferroviaires (OTIF) à Berne. Il a remis au Secrétaire général de l'Organisation, M. Wolfgang Küpper, sa lettre de nomination adressée par le Premier ministre de Belgique.

S.E. M. l'ambassadeur Pascal Heyman a été désigné représentant permanent de la Belgique auprès de l'OTIF en remplacement de M. Willy Debuck.

À l'occasion de cette visite de courtoisie, le Secrétaire général de l'OTIF a salué cette nomination qui permet le maintien d'une liaison

continue entre la Belgique et l'OTIF.

Le Secrétaire général de l'OTIF renouvelle à S.E. M. l'ambassadeur

Pascal Heyman l'assurance de sa très haute considération.



Son Excellence M. Pascal Heyman, M. Wolfgang Küpper, M. Aleksandr Kuzmenko

CONFÉRENCE FINALE D'EUMedRail

Le 15 novembre, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a participé à la Conférence finale d'EUMedRail organisée par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

L'objectif principal de cette conférence finale était d'évaluer la mise en œuvre du projet EUMedRail, en particulier les résultats obtenus en 2022. L'événement était également l'occasion de mettre en évidence les progrès et les défis à venir en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires.

Le Secrétaire général s'est exprimé lors de la session d'ouverture. Il a souligné le rôle de l'OTIF : un pont entre États membres et États non membres de l'UE, dont notamment

les pays méditerranéens. L'OTIF et sa convention, la COTIF, garantissent la cohérence des réglementations entre les États membres de l'OTIF, que ceux-ci soient membres de l'UE ou non, en particulier concernant l'interopérabilité technique. Le Secrétaire général a ajouté que les travaux menés par l'Agence

de l'Union européenne pour les chemins de fer et par l'OTIF étaient complémentaires. Puis il a conclu que cette complémentarité était d'un grand intérêt pour les pays méditerranéens : « Pour profiter pleinement de cette complémentarité, il est très important que les États sans projet d'adhésion à l'UE adhèrent à l'OTIF. ».



NOTIFICATIONS DÉPOSITAIRES

Depuis le 17 septembre 2022 ([Bulletin 3/2022](#))

NOT-22044	25.11.2022	Corrections aux modifications au RID adoptées par la 57 ^e session de la Commission d'experts du RID
NOT-22043	03.11.2022	Entrée en vigueur des modifications au RID adoptées par la 57 ^e session de la Commission d'experts du RID
NOT-22042	23.11.2022	Modification des RU ATMF (Appendice G à la COTIF) adoptée par la Commission de révision par voie de procédure écrite
NOT-22041	01.12.2022	Entrée en vigueur des décisions de la Commission d'experts techniques en sa 14 ^e session des 14 et 15 juin 2022

LA JOURNÉE DES MARCHANDISES DANGEREUSES À HANOVRE

La Journée des marchandises dangereuses (Gefahrguttag) s'est déroulée à Hanovre le 21 septembre 2022 dans le cadre du Salon international de l'automobile « IAA Transportation ». Avec pour thème les évolutions actuelles du droit des marchandises dangereuses et l'augmentation de la sécurité des véhicules de marchandises dangereuses, la journée était organisée par l'Union allemande de l'industrie automobile (Verband der Automobilindustrie – VDA) et le ministère fédéral du numérique et des transports (BMDV) de l'Allemagne.

Après les quelques mots de bienvenue prononcés par les organisateurs, M. Jochen Conrad, chef du département des marchandises dangereuses de l'OTIF, a été le premier intervenant de la journée. Il a présenté les modifications 2023 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et les modifications 2023 de l'Accord

relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Il a également donné un premier aperçu des modifications 2025 à venir. Les transports de marchandises dangereuses sont en constante augmentation et en corrélation avec les innovations techniques qui permettent de les intensifier et d'en améliorer encore la sécurité. Ainsi, les différentes réglementations qui régissent les transports de marchandises dangereuses doivent régulièrement et fréquemment être mises à jour afin de tenir compte et d'encadrer au mieux ces innovations techniques avec l'objectif d'assurer des transports en sécurité.

De nombreux intervenants ont ensuite pris la parole tout au long de la journée et notamment M^{me} Gudula Schwan, chef du bureau des marchandises dangereuses du BMDV, qui a complété la présentation de M. Conrad en présentant certains amendements 2023 du RID et de l'ADR relatifs aux règles de

reconnaissance mutuelle des contrôles, épreuves et agréments de citernes. M^{me} Anita Schmidt et M. Georg Mair, de l'Institut fédéral pour la recherche et les essais des matériaux (BAM), ont présenté leurs récents travaux concernant d'une part la sécurité des transports de batteries au lithium, y compris les transports des batteries de véhicules endommagées, et d'autre part la sécurité des transports d'hydrogène, des travaux particulièrement intéressants pour les prochains travaux de modifications 2025 du RID et de l'ADR.

Avec plus de 300 participantes et participants, la Journée des marchandises dangereuses a été un succès. Aussi, le chef du département des marchandises dangereuses de l'OTIF a pu apprécier l'occasion qui lui a été donnée de présenter les dernières modifications 2023 du RID auprès d'un large auditoire.

EMBALLAGE DES MARCHANDISES DANGEREUSES – UN PARTAGE D'EXPÉRIENCES RICHE D'ENSEIGNEMENTS

Organisé par le département « Emballages de marchandises dangereuses » de l'Institut fédéral pour la recherche et les essais des matériaux (BAM) et animé par M^{me} Anita Schmidt, le symposium bisannuel sur les emballages « *Erfa Verpackungen* » s'est tenu le 22 septembre 2022 à Berlin sous forme hybride. Le chef du département des marchandises dangereuses de l'OTIF, M. Jochen Conrad, était invité à y présenter les dernières modifications 2023 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), et plus précisément les modifications concernant les emballages des marchandises dangereuses.

Le symposium est conçu comme un temps d'échanges et de partage d'expériences sur les évolutions en cours dans le domaine des emballages pour le transport des marchandises dangereuses. Le but est d'une part d'informer les fabricants d'emballages et d'autre part d'encourager la compréhension mutuelle entre entreprises et autorités concernant l'épreuve, la fabrication et l'utilisation des emballages de marchandises dangereuses.

Parmi les questions abordées, la sécurité du transport des batteries au lithium a été un sujet important. Des tests réalisés au sein du BAM ont montré notamment que le refroidissement des batteries endommagées (par exemple avec de l'azote liquide) était un moyen

efficace d'empêcher l'emballage thermique de la batterie. Ce type d'informations est particulièrement utile et intéressant pour développer et maintenir à jour les dispositions du RID, de l'ADR et plus largement de toutes les réglementations dans le domaine du transport des marchandises dangereuses.

Enfin, également très utiles pour le développement des réglementations sur les marchandises dangereuses, ont été délivrées des informations sur les efforts déployés par l'industrie afin d'utiliser davantage de matériaux recyclés dans la fabrication d'emballages plastiques, et ce pour des raisons de prévention des déchets, de durabilité et de protection du climat.

LES « RAILWAY DAYS » À BUCAREST

La 17^e édition des « Railway Days » s'est tenue à Bucarest en Roumanie les 18 et 19 octobre 2022 pour deux jours de conférences et d'exposition rassemblant une diversité d'acteurs du secteur ferroviaire. M^{me} Maria Price, experte au sein du département interopérabilité technique de l'OTIF, était invitée à participer à l'événement. Elle est intervenue lors de la première discussion qui ouvrait le cycle de conférences aux côtés de M. Alberto Mazzola, directeur exécutif de la Communauté européenne du rail (CER), M. Giorgio Travaini, directeur de programme au sein de l'entreprise commune « Système ferroviaire européen » (EU-Rail), M. Ralf-Charley Schultze, président de l'Union internationale pour le transport combiné rail-route (UIRR), M. Mihai Frumosu, expert

senior des transports à la Banque européenne d'investissement (BEI), et M. Petrișor Peiu, directeur du département des études économiques de la Fondation universitaire de la mer Noire.

M^{me} Price a présenté l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). À la question « que faut-il pour que les chemins de fer deviennent le premier mode transport ? », M^{me} Price a répondu que le transport ferroviaire devait être véritablement international. Pour ce faire, elle a souligné trois facteurs déterminants : premièrement, la nécessité d'intensifier l'harmonisation et l'interopérabilité technique afin que les trains puissent physiquement

circuler sur des réseaux différents ; deuxièmement, la nécessité d'harmoniser la numérisation et les échanges internationaux de données opérationnelles, par exemple ; troisièmement, la nécessité d'harmoniser les exigences de sécurité et les conditions d'accès aux réseaux afin que les entreprises ferroviaires soient autorisées à faire circuler leurs trains ainsi qu'à utiliser leurs locomotives, voitures et wagons sur des réseaux différents.

Enfin, M^{me} Price a conclu que la COTIF offrait un cadre approprié au développement juridique de ces facteurs clés pour assurer des opérations de transport internationales consécutives.



HISTOIRE ET ÉVOLUTION DES CHEMINS DE FER AU ROYAUME-UNI

Auteur : Ministère des transports du Royaume-Uni (DfT)

Du 4 au 6 octobre 2022, le Royaume-Uni a accueilli à Londres la 3^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, qui s'est déroulée avec succès au format hybride. Cette réunion a rassemblé les représentants et représentantes de 40 États membres de l'OTIF, ainsi que d'organisations intergouvernementales internationales et d'autres parties prenantes. La chef de la délégation britannique, M^{me} Andrea Pearson, directrice adjointe pour les chemins de fer internationaux et le fret ferroviaire au ministère des transports du Royaume-Uni, a considéré comme un privilège d'accueillir en personne à Londres le Secrétaire général, M. Wolfgang Küpper, les délégués et déléguées de l'OTIF et un si grand nombre d'États membres.

La Commission ad hoc a adopté plusieurs nouveaux instruments juridiques qui sont d'une importance majeure pour le développement de la coopération internationale de l'OTIF, et donc de ses États membres, et du droit ferroviaire international. La Commission ad hoc a échangé et progressé sur d'autres questions de grande importance, telles que l'élaboration d'une stratégie à long terme. Cet événement est également l'occasion de mettre à l'honneur les chemins de fer du Royaume-Uni et leurs liaisons ferroviaires internationales dans le Bulletin de l'OTIF.

Structure du marché ferroviaire au Royaume-Uni

Après sa privatisation en 1993, British Rail a été séparée en deux entités : d'un côté une société de gestion des infrastructures

ferroviaires nationales (voies, signalisation, ponts, tunnels, gares et dépôts) et de l'autre des entreprises d'exploitation dont les trains circulent sur ce réseau. L'infrastructure ferroviaire en Angleterre, en Écosse et au Pays de Galles est détenue, entretenue et exploitée par Network Rail, à l'exception de la ligne à grande vitesse dans le Kent et du tunnel sous la Manche, tous deux entretenus et exploités par des sociétés privées dans le cadre d'accords de concession. En Grande-Bretagne, les services ferroviaires sont gérés par des entreprises ferroviaires privées et des sociétés de fret ferroviaire.

Le système ferroviaire est différent en Irlande du Nord, où les chemins de fer relèvent d'une compétence décentralisée et sont gérés par un opérateur public, Northern Ireland Railways.

Plan de transformation des chemins de fer en Grande-Bretagne (Angleterre, Écosse et Pays de Galles)

Le Royaume-Uni opère actuellement le plus grand changement de son réseau ferroviaire national depuis 25 ans. Cette transformation devrait faciliter l'utilisation des chemins de fer, améliorer la ponctualité, l'efficacité et la fiabilité des services ainsi que la sécurité ferroviaire, garantir la capacité de développement du réseau et permettre au réseau national de se remettre des répercussions de la pandémie.

Le nouveau plan pour le rail (« *Plan for Rail* ») britannique a été publié en mai 2021 et énonce les projets

pour l'avenir des chemins de fer au Royaume-Uni. Une nouvelle entreprise publique, Great British Railways (GBR) supervisera le réseau ferroviaire. L'ensemble du système ferroviaire sera ainsi placé sous la responsabilité d'une instance nationale unique. Ce nouveau modèle reprendra et combinera les meilleures pratiques issues du secteur privé, sous l'égide d'un maître d'œuvre unique qui pourra générer des avantages et des gains d'efficacité dans l'ensemble du système. L'objectif est d'instaurer un marché ferroviaire concurrentiel, en attirant les acteurs de l'innovation qui souhaitent se faire concurrence pour l'obtention de chaque marché. Le Royaume-Uni continue d'accueillir les investissements de sociétés étrangères dans son réseau ferroviaire et les nombreux avantages qui en découlent.

L'un des changements que le Royaume-Uni souhaite réaliser est la transition vers des modes de transport de marchandises et de services « zéro carbone », avec notamment une utilisation accrue des chemins de fer et du transport maritime national, ce qui permettra au système de fret d'atteindre la neutralité carbone avant 2050. D'ici 2030, les véhicules de transport de marchandises routier à émissions nulles de plus grande taille seront plus nombreux sur les routes. Le dernier kilomètre sera largement décarboné grâce à de nouveaux modèles de livraison, soutenus par des données précises et des innovations numériques permettant d'améliorer l'efficacité. Mettre fin à la contribution néfaste des transports au changement climatique favorisera la création de lieux de vie et de travail plus agréables, avec des rues plus calmes et moins encombrées.

Liaisons ferroviaires internationales au Royaume-Uni

Le Royaume-Uni est particulièrement fier de ses liaisons de transport avec ses voisins européens. Le pays partage avec la France le tunnel sous la Manche, un système de tunnel ferroviaire sous-marin reliant le sud de l'Angleterre au nord de la France. Le trafic dans le tunnel comprend les voyageurs de l'Eurostar, les navettes poids lourds et les navettes passagers d'Eurotunnel, ainsi que les services de fret ferroviaire. Selon les estimations, plus de 20 millions de voyageurs et 1,7 million de poids lourds empruntaient le tunnel sous la Manche chaque année avant la pandémie, ce qui représentait environ 25 % de l'ensemble des échanges commerciaux britanniques entre le Royaume-Uni et l'Union européenne.

Le Royaume-Uni partage également une liaison ferroviaire avec l'Irlande, qui transporte des voyageurs entre Belfast et Dublin. Avant la pandémie, ce service assurait le transport de près de 950 000 voyageurs par an.

Potentiel de croissance pour les chemins de fer internationaux au Royaume-Uni

Le Royaume-Uni s'engage pleinement en faveur du développement et de la pérennité futurs de ses liaisons ferroviaires

internationales, notamment les services de fret ferroviaire et de transport de voyageurs, compte tenu des avantages sociaux, économiques et environnementaux qu'elles apportent à ses citoyens et entreprises, ainsi qu'à ceux de ses voisins européens. Le gouvernement du Royaume-Uni est heureux de collaborer avec d'autres partenaires et des opérateurs privés, actuels ou potentiels, pour faciliter la mise en place de nouveaux itinéraires et services possibles.

Impact de la COVID et reprise des services ferroviaires internationaux

Comme dans le reste du monde, la pandémie de coronavirus a eu de graves conséquences sur le Royaume-Uni, notamment pour nos services ferroviaires nationaux et internationaux. Toutefois, une reprise encourageante et significative de la demande pour les voyages nationaux et internationaux a été observée tout au long de l'année 2022.

La pandémie a mis en évidence l'importance capitale que revêt le réseau de transport ferroviaire de marchandises pour l'économie du Royaume-Uni. Malgré les perturbations causées par la pandémie, le Royaume-Uni a été en mesure de maintenir la circulation par le rail des produits essentiels, au départ et à destination du pays, via le tunnel sous la Manche.

Citation de Huw Merriman, ministre des chemins de fer du Royaume-Uni

« Le Royaume-Uni a eu le privilège d'accueillir à Londres la 3^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale. J'ai également eu le plaisir de rencontrer le Secrétaire général, M. Wolfgang Küpper, avant la réunion de la Commission et de discuter de l'importance de l'OTIF pour le Royaume-Uni.

L'OTIF est une instance très importante qui permet à ses États membres de renforcer, promouvoir et faciliter la connectivité fluide du transport ferroviaire entre nos pays, ce qui conduit inévitablement à une croissance économique durable pour les personnes et les entreprises.

Le Royaume-Uni s'est engagé à travailler étroitement avec l'OTIF et ses États membres afin d'améliorer et de célébrer les connexions ferroviaires dont nous disposons déjà, tout en identifiant de nouvelles opportunités de collaboration afin de contribuer au développement d'itinéraires durables pour le transport de voyageurs et de marchandises. Il s'agit d'un objectif commun essentiel pour nous tous, à un moment où nous œuvrons ensemble à atténuer les effets dévastateurs du changement climatique. »

CINQ FAITS CONCERNANT LES CHEMINS DE FER DU ROYAUME-UNI :

- 1) Le Royaume-Uni possède l'un des réseaux ferroviaires les plus sécurisés.
- 2) UK Rail emploie près de 240 000 personnes.
- 3) En 2019, près des deux tiers des voyages en train étaient au départ ou à destination de Londres.
- 4) Le tunnel sous la Manche est l'un des plus grands projets d'ingénierie jamais entrepris au Royaume-Uni et mesure 50,45 km de long (l'équivalent de 169 tours Eiffel).
- 5) Le nom de gare le plus long du Royaume-Uni est Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwlllantysiliogogoch à Anglesey, au Pays de Galles.

Great Britain

national rail train operators

and metro systems

July 2022

- Airport West Coast
- Chiltern Railways
- Citylink
- CrossCountry
- East Midlands Railway
- Elizabeth Line
- Greater Anglia
- Gatwick Express
- Great Central
- Great Northern
- Greater West
- Great Western Railway
- Heathrow Express
- Hull Trains
- Meridiana
- London North Eastern Railway
- London North Western Railway
- London Overground
- Lumo
- Mansfield
- Northern
- ScotRail
- Southern
- South Western Railway
- Stansted Express
- Thameslink
- TropisPhosnia
- Transport for Wales
- West Midlands Railway

- Airport services: Heathrow Express, Stansted Express, Gatwick Express
- Under construction (specified)
- Limited service (limitation varies by service / operator)
- Airport interchange
- Passenger ferry / hovercraft
- Airport and seaport coach links
- Coach link to Heathrow Airport

- Train Operating Companies
- Open Access Operators
- Other Operators

Train operating companies in bold
Open access operators in italic
Other operators in roman

PROJECT MAPPING

www.projectmapping.co.uk

© 2022 Andrew Smithers
1023 10/22 10/22
No reproduction without written permission

LIGNES DIRECTRICES SUR LA COOPÉRATION AVEC LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES INTERGOUVERNEMENTALES

À sa 3^e session à Londres, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a adopté les « Lignes directrices sur la coopération avec les organisations internationales intergouvernementales ». Celles-ci ont pour objet de rationaliser les activités de l'OTIF et de garantir leur cohérence, en particulier pour les activités des organes et du Secrétariat relatives à la coopération avec des organisations internationales intergouvernementales.

Cadre général

L'OTIF et le droit de l'OTIF sont connectés avec divers acteurs et instruments juridiques aux niveaux national et international. Pour atteindre efficacement son but, il importe donc que l'OTIF coopère étroitement avec les parties prenantes pertinentes.

La Commission ad hoc a décidé d'élaborer une politique inclusive et transparente d'implication des parties prenantes, au moyen de deux instruments non juridiquement contraignants ciblant différents groupes de parties prenantes :

- une recommandation sur l'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF ;
- des lignes directrices sur la coopération avec les organisations internationales intergouvernementales.

La nature non contraignante de ces instruments garantit que chaque organe de l'OTIF garde une marge

de manœuvre suffisante pour ce qui est de savoir comment (et si) il souhaite appliquer l'instrument juridique applicable, eu égard à chaque cas individuel.

À sa 2^e session à Berne, la Commission ad hoc a adopté la « Recommandation sur l'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF » (OTIF-22002-JUR 2). Celle-ci concerne l'implication au sein de l'OTIF des associations internationales, des établissements universitaires, des universitaires, des chercheurs et des experts (voir [Bulletin des transports internationaux ferroviaires, n° 1-2/2022, p. 18](#)).

À sa 3^e session à Berne, la Commission ad hoc a adopté les « Lignes directrices sur la coopération avec les organisations internationales intergouvernementales » (OTIF-22008-JUR 3). Les principales dispositions de ces lignes directrices sont présentées ci-après.

Objet

Les lignes directrices ont pour objet de rationaliser les activités de l'OTIF et de garantir leur cohérence, en particulier pour les activités des organes et du Secrétariat relatives à la coopération avec des organisations internationales intergouvernementales. Elles doivent être prises en compte dans la mesure du possible aux fins :

- de la coopération avec les entités internationales qui n'ont pas de personnalité juridique internationale, comme les

organes conventionnels et les réseaux transgouvernementaux ;

- de la conclusion d'accords écrits avec des associations internationales représentant les intérêts du secteur ferroviaire.

Compétences

La COTIF ne prévoit pas de règles générales sur la coopération ou les relations avec d'autres organisations internationales intergouvernementales. Elle comporte seulement quelques règles particulières sur la question. Toutefois, la liste des fonctions de l'Assemblée générale établie dans la COTIF n'est pas exhaustive, à la différence d'autres organes. Par conséquent, dans les limites des compétences générales de l'OTIF, c'est à l'Assemblée générale que reviennent tous les pouvoirs non expressément attribués à d'autres organes par la COTIF. En particulier, elle peut décider ou déterminer des règles de coopération avec les organisations internationales intergouvernementales.

L'Assemblée générale peut déléguer certains de ses pouvoirs à d'autres organes. Il est important de noter qu'en tant qu'organe « parent », l'Assemblée générale peut toujours révoquer les pouvoirs délégués.

Les organes de l'OTIF visés à l'article 13, § 1, de la COTIF organisent leurs modalités de travail en définissant leurs propres règles et procédures, sous réserve des dispositions établies dans la COTIF. En principe, il en va de même pour les commissions créées par l'Assemblée générale en vertu de

l'article 13, § 2, de la COTIF, sous réserve également de toutes les règles et procédures établies par l'Assemblée générale.

L'article 21, § 3, lettre b), de la COTIF dispose que le Secrétaire général doit représenter l'OTIF vers l'extérieur. Il est à noter que selon l'article 21, § 1, de la COTIF, le Secrétaire général assume les fonctions de secrétariat. En conséquence, le Secrétaire général et le Secrétariat représentent l'OTIF dans ses relations avec les organisations internationales intergouvernementales. Cette représentation est assurée via :

- la participation à des réunions bilatérales ou multilatérales ;
- la participation à des réunions d'autres organisations ;
- l'établissement de la coopération entre les secrétariats ;
- la négociation d'accords entre les organisations.

Formes et niveaux de coopération

La coopération avec les organisations internationales intergouvernementales peut être organisée sous les formes suivantes :

- formalisée dans le cadre d'accords juridiquement contraignants ou non contraignants. De tels accords peuvent être consacrés dans un seul instrument ou dans plusieurs instruments connexes. Ces accords peuvent être appelés « accord », « déclaration conjointe », « échange de lettres », « mémorandum d'accord », « arrangement administratif », etc. ;
- non formalisée et donc basée

sur des accords verbaux, des arrangements, la pratique, des contacts ad hoc, etc.

La coopération avec les organisations internationales intergouvernementales peut être organisée aux niveaux suivants :

- entre les secrétariats – dans le cadre juridique de l'OTIF, ce niveau relève de la compétence du Secrétaire général ;
- entre les organisations – dans le cadre juridique de l'OTIF, ce niveau relève de la compétence de l'Assemblée générale ou d'autres organes auxquels l'Assemblée générale a délégué des pouvoirs quant à la coopération avec des organisations internationales intergouvernementales, et seulement dans les limites dans lesquelles de tels pouvoirs ont été délégués.

La forme et le niveau de coopération choisis devraient être pragmatiques et proportionnés et satisfaire à la COTIF et/ou aux décisions de l'Assemblée générale ou d'autres organes compétents. Dans la mesure du possible, la coopération formalisée et non formalisée avec des organisations internationales intergouvernementales devrait être flexible et ajustable. En règle générale, la coopération devrait être engagée sous une forme non formalisée et entre les secrétariats. En fonction des besoins et des résultats obtenus grâce à la coopération initiale, la coopération sera ensuite renforcée et améliorée.

Principes généraux

Les principes généraux suivants devraient guider les organes et le Secrétariat de l'OTIF dans l'organisation et la conduite de la coopération avec les organisations internationales intergouvernementales :

- conformité aux actes constitutifs, en particulier à la COTIF, aux décisions des organes, aux structures institutionnelles et aux règles de prise de décision ;
- respect mutuel du statut juridique, de la réputation et de la crédibilité, en particulier sans compromettre le statut juridique de l'OTIF en tant qu'organisation intergouvernementale indépendante ;
- contribution à l'atteinte du but de l'OTIF ;
- délimitation claire des responsabilités, des ressources humaines et financières et de la propriété des produits communs ;
- respect mutuel et intégrité ;
- efficacité et recherche de résultats ;
- utilisation efficace des ressources humaines et financières ;
- transparence, sans préjudice de la confidentialité institutionnelle ;
- création de synergies, complémentarité et cohérence des politiques ;
- éviter toute duplication des travaux.

Méthodes de coopération

En fonction des besoins effectifs et eu égard aux procédures applicables et autres exigences juridiques, les méthodes de coopération et leur intensité peuvent varier, par exemple :

- réunions ad hoc ou régulières entre les secrétariats au niveau de la direction (Secrétaire

général, directeur général, etc.), des cadres (chefs de département/division, etc.) et/ou au niveau opérationnel ;

- consultations et/ou assistance sur demande ;
- échange d'informations et de documents, y compris les meilleures pratiques et les instruments juridiques ;
- coordination des programmes de travail et/ou des activités ;
- représentation réciproque aux réunions de chacune des organisations ;
- organes mixtes ou réunions communes avec l'implication active des États membres ;
- élaboration de recommandations, de positions communes ou d'autres instruments conjoints non juridiquement contraignants.

Dès lors qu'une coopération formalisée ou non formalisée a été établie avec une organisation internationale intergouvernementale, le Secrétaire général devrait demander aux membres d'un organe particulier de l'OTIF d'accorder un statut d'observateur permanent à cette organisation internationale intergouvernementale, en vertu de l'article 14, § 7, ou de l'article 16, § 5, de la COTIF.

Procédure de conclusion d'accords écrits entre les organisations

Le Secrétariat devrait préparer et le cas échéant mener les négociations préliminaires sur le projet initial d'accord écrit. Le Secrétariat devrait par la suite soumettre le projet initial d'accord écrit à l'organe compétent de l'OTIF pour qu'il l'examine et donne des directives pour la négociation. Puis, le Secrétariat devrait tenir l'organe

compétent de l'OTIF informé de la progression des négociations. La version finale du projet d'accord écrit devrait être soumise à l'organe compétent de l'OTIF :

- pour approbation ;
- pour qu'il autorise le Secrétaire général à signer l'accord au nom de l'OTIF.

L'organe compétent de l'OTIF peut autoriser le Secrétaire général à conclure des accords supplémentaires d'exécution de l'accord primaire, pour autant qu'ils n'aient pas de répercussions budgétaires substantielles et ne créent pas de nouvelles obligations pour l'OTIF. Le Secrétaire général devrait informer l'organe compétent de son intention de conclure des accords d'exécution supplémentaires et de la conclusion de tels accords.

Aleksandr Kuzmenko

LIGNES DIRECTRICES SUR L'APPLICATION DES PROCÉDURES POUR LA MODIFICATION DE LA COTIF

À sa 3^e session à Londres, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a adopté les « Lignes directrices sur l'application des procédures pour la modification de la COTIF ». Celles-ci ont pour objet de fournir des orientations non juridiquement contraignantes dans le but de rationaliser, standardiser et garantir une application cohérente des procédures dans les limites des compétences de l'Assemblée générale et de la Commission de révision pour la modification de la COTIF, telles qu'elles sont établies par la COTIF et les règlements intérieurs applicables.

Cadre général

En application de la « Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques », la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a procédé à la veille et l'évaluation du droit et de la pratique pertinents de l'OTIF concernant la COTIF, quant aux modifications, aux versions linguistiques, à la publication du texte authentique, aux corrections au texte authentique et au Rapport explicatif. La veille et l'évaluation ont permis d'aboutir à la conclusion qu'il existait des différences significatives entre les pratiques de l'Assemblée générale et de la Commission de révision ainsi que selon les sessions de ces deux organes, ce qui, en réalité, équivaut à des approches ad hoc. Ces pratiques ne sont pas pleinement transparentes et débouchent parfois sur une grande insécurité juridique. Comme mesure

de suivi, il a été décidé de l'élaboration de lignes directrices établissant les procédures à suivre par l'Assemblée générale et la Commission de révision concernant la modification de la COTIF.

Les lignes directrices adoptées (OTIF-22009-JUR 3) ont été préparées sur la base de la COTIF et des règles et pratiques établies par l'Assemblée générale et la Commission de révision, en tenant compte des règles générales du droit des traités et des pratiques internationales. Les présentes lignes directrices traitent de questions et fournissent des exemples pratiques quant aux phases relatives à l'établissement de traités suivantes des procédures pour la modification de la COTIF :

- initiative ;
- rédaction et négociation ;
- adoption ;
- authentification ;
- enregistrement et publication.

Les principales dispositions des lignes directrices sont présentées ci-après.

Initiative

En vertu de la COTIF, des règlements intérieurs et d'autres décisions de l'Assemblée générale et de la Commission de révision, les entités suivantes sont formellement habilitées à prendre l'initiative de modifier la COTIF :

- les États membres et organisations régionales d'intégration économique ayant adhéré à la COTIF ;
- l'Assemblée générale ;
- le Comité administratif ;
- la Commission de révision ;
- la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses ;
- la Commission de la facilitation ferroviaire ;
- la Commission d'experts techniques ;
- le Secrétaire général ;
- les commissions créées par l'Assemblée générale en vertu de l'article 13, § 2, de la COTIF, en particulier la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale.

Les parties prenantes enregistrées conformément à la « Recommandation sur l'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF », les organisations internationales intergouvernementales avec statut d'observateur permanent conformément aux « Lignes directrices sur la coopération avec les organisations internationales intergouvernementales » et les autres observateurs au sein des organes pertinents de l'OTIF peuvent également suggérer des modifications à la COTIF. Toutefois, ces suggestions ne devraient être considérées comme des propositions formelles que si elles sont officiellement soutenues ou reprises par un État membre, une

organisation régionale d'intégration économique ayant adhéré à la COTIF ou un organe compétent de l'OTIF.

Toute proposition d'initiative visant à modifier la COTIF devrait :

- évaluer le droit de l'OTIF existant et, le cas échéant, le droit international, régional et national pertinent ;
- décrire les problèmes à résoudre et les objectifs à atteindre ;
- fournir des principes réglementaires fondamentaux ou des projets de modifications.

En principe, pour les dispositions existantes de la COTIF, la veille et l'évaluation selon la « Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques » sont nécessaires avant qu'une proposition visant à les modifier puisse être soumise.

Examen d'une proposition d'initiative visant à modifier la COTIF

Un organe de l'OTIF compétent pour traiter d'une proposition particulière devrait dans un premier temps examiner la proposition et décider si des négociations formelles doivent être engagées si celles-ci n'ont pas encore eu lieu conformément à la « Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques ». Le but général de l'examen est de déterminer si la proposition est nécessaire et réalisable, quelle est sa priorité et s'il est probable qu'elle soit soutenue.

En vertu de l'article 21, § 3, lettre e), de la COTIF, le Secrétaire général doit réaliser des études de contexte et des sondages et prendre les mesures nécessaires pour l'examen et la délibération des propositions tendant à modifier la COTIF.

Étendue des modifications

Les modifications à la COTIF peuvent être :

- substantielles lorsque des modifications précédemment adoptées sont consolidées en un seul instrument, ou lorsque la plupart des dispositions sont modifiées ou complétées ;
- partielles lorsque certaines dispositions seulement sont modifiées ou complétées.

Les effets juridiques et procédures applicables sont les mêmes pour les modifications substantielles et partielles. En revanche, les deux types de modifications devraient être présentés sous des formes différentes.

Négociation

L'Assemblée générale et la Commission de révision se réunissent en général pour quelques jours seulement. Par conséquent, il n'y a donc généralement pas assez de temps pour des négociations approfondies ou pour rédiger des modifications. Il est par conséquent essentiel de garantir que toutes les modifications sont rédigées et discutées avec soin par les organes compétents avant d'être soumises à la Commission de révision puis, si nécessaire, à l'Assemblée générale.

Rédaction et vérification rédactionnelle des dispositions

Tout au long de la rédaction, de la négociation et de l'adoption des dispositions modifiant la COTIF, il importe de garantir que celles-ci sont claires, précises et de sens identique dans toutes les langues de travail. Il convient en particulier d'éviter l'utilisation de termes propres à une seule langue. Les

projets de dispositions pouvant être modifiés « sur le moment » et « à la dernière minute » au cours de leur adoption formelle, il est essentiel d'assurer la clarté linguistique et juridique ainsi que la concordance des différentes versions linguistiques, non seulement pendant les phases de rédaction et de négociation, mais aussi lors de la vérification rédactionnelle finale après l'adoption des dispositions.

Afin de garantir que les dispositions sont claires et précises sur les plans linguistique et juridique et qu'elles concordent dans les langues de travail de l'OTIF, l'organe de l'OTIF qui prépare et/ou délibère de l'adoption des projets de dispositions :

- peut, lors de la phase de négociation des modifications, établir une commission ou un groupe de rédaction chargé de préparer des textes dans les langues de travail de l'OTIF, sous réserve de toute instruction générale convenue ;
- devrait, une fois les modifications adoptées, établir une commission ou un groupe de révision rédactionnelle chargé d'apporter toutes les corrections rédactionnelles nécessaires sans changer la teneur des modifications adoptées.

Forme et présentation des modifications à la COTIF pendant les négociations

Pendant les négociations, les modifications à la COTIF devraient être présentées sous une forme permettant de suivre les changements apportés par rapport aux dispositions existantes de la COTIF (suppressions, ajouts, déplacements de texte).

Forme et présentation des modifications substantielles à la COTIF pour adoption

Les modifications substantielles à la COTIF devraient être présentées sous la forme d'un protocole modifiant et remplaçant la COTIF dans son ensemble, la Convention elle-même ou un appendice particulier.

Forme et présentation des modifications partielles à la COTIF pour adoption

Les modifications partielles à la COTIF devraient être présentées sous la forme d'un instrument juridique distinct pour la Convention elle-même et chaque appendice particulier.

Adoption du texte des modifications à la COTIF

L'adoption des modifications à la COTIF est une décision formelle de l'Assemblée générale ou de la Commission de révision, lesquelles établissent la forme et la teneur des modifications. La procédure d'adoption des modifications est régie :

- par l'article 14, § 4 (quorum) ainsi que § 5 et 6 (vote), de la COTIF lorsque c'est l'Assemblée générale qui est compétente. L'article 6 du Règlement intérieur de l'Assemblée générale énonce les exigences concernant les pouvoirs des délégations ;
- par l'article 16, § 4 (vote), et l'article 17, § 2 (quorum), de la COTIF lorsque c'est la Commission de révision qui est compétente. Le Règlement intérieur de la Commission de révision n'apporte aucun supplément substantiel aux règles ci-dessus. En particulier, il n'y a aucune exigence concernant les

pouvoirs des délégations. En revanche, la possibilité d'adopter des modifications par voie de procédure écrite est expressément prévue.

L'Assemblée générale est seule compétente pour adopter les modifications substantielles à la COTIF sous la forme d'un protocole modifiant et remplaçant la COTIF dans son ensemble, la Convention elle-même ou un appendice particulier.

L'adoption des modifications n'équivaut pas à leur authentification ou à un consentement à être lié par elles. En d'autres termes, lors de l'adoption, les États membres et organisations régionales expriment uniquement leur consentement quant au texte des modifications. Le texte des modifications adoptées peut être ajusté en cas d'erreur matérielle ou de correction purement formelle, mais ne peut pas être changé sur le fond. Le texte des modifications adoptées devient définitif après son authentification.

Le texte des modifications adoptées dans toutes les versions linguistiques authentiques devrait faire l'objet d'une révision rédactionnelle finale par une commission ou un groupe de révision rédactionnelle afin de corriger toute erreur de typographie, de numérotation, de référencement ou toute divergence entre les différentes versions linguistiques. Les corrections apportées par une commission ou un groupe de révision rédactionnelle devraient être consignées dans un addenda au document final de l'Assemblée générale ou aux décisions de la Commission de révision dès qu'elles sont finalisées et effectuées.

Les décisions de l'Assemblée générale devraient être consignées dans le document final. Les

décisions de la Commission de révision devraient être consignées dans un instrument juridique intitulé « Décisions ». Dans le but de clarifier la différence juridique entre le texte des modifications adoptées tel qu'annexé au document consignant les conclusions d'une session d'une part et le texte authentique établi par le dépositaire d'autre part, des précisions explicites devraient accompagner les décisions correspondantes des organes compétents.

Authentification du texte des modifications

La COTIF ne mentionne pas expressément l'authentification des modifications. Toutefois, selon l'article 34, § 1, et l'article 35, § 1, de la COTIF, les modifications à la Convention adoptées par l'Assemblée générale ou la Commission de révision doivent être notifiées par le Secrétaire général aux États membres. Cette notification a pour but de soumettre le texte authentique des modifications adoptées aux fins de leur incorporation dans le droit interne et dans les actes de traité internationaux, comme les approbations, objections, etc.

Le Secrétaire général établit le texte authentique des modifications adoptées sur la base du texte tel qu'adopté, avec les corrections rédactionnelles apportées par la commission ou le groupe de révision rédactionnelle concerné. Le texte original reste sous la garde du Secrétaire général. La notification des modifications authentiques par le dépositaire déclenche les procédures pour leur entrée en vigueur.

Rapport explicatif

La pratique établie est de préparer un rapport explicatif à la COTIF. En substance, le Rapport explicatif a toujours eu

deux finalités : un commentaire officiel et une synthèse des travaux préparatoires. Un commentaire officiel est un accord relatif à la COTIF établi au sein d'un organe compétent de l'OTIF en relation avec l'adoption de modifications. Il constitue donc le contexte aux fins de leur interprétation. Les travaux préparatoires aux modifications constituent un moyen complémentaire d'interprétation.

Au moment de l'adoption des modifications à la COTIF, l'Assemblée générale et la Commission de révision devraient également approuver les modifications au Rapport explicatif à la COTIF, à la Convention même ou à un appendice particulier. L'objectif est d'établir un commentaire officiel afin de faciliter la compréhension et l'application des dispositions. Tout comme les modifications à la COTIF, les modifications au Rapport explicatif devraient également faire l'objet d'une révision d'ordre rédactionnel par une commission ou un groupe de révision rédactionnelle. Les corrections apportées par une commission ou un groupe de révision rédactionnelle devraient être consignées dans un addenda au document final de l'Assemblée générale ou aux décisions de la Commission de révision dès qu'elles sont finalisées et effectuées.

Au moment de l'adoption

des modifications à la COTIF, l'Assemblée générale et la Commission de révision devraient également charger le Secrétaire général de préparer une synthèse des travaux préparatoires pour les modifications au Rapport explicatif. L'objectif est de décrire l'historique des négociations sur les modifications, y compris dans les organes préparatoires, sur la base d'un rapport officiel de la réunion pertinente.

Au moment de l'adoption des modifications à la COTIF, l'Assemblée générale et la Commission de révision devraient également charger le Secrétaire général de préparer une version consolidée du Rapport explicatif pour la COTIF, la Convention elle-même ou un appendice séparé contenant toutes les modifications approuvées par un organe compétent ainsi qu'une synthèse des travaux préparatoires. Si nécessaire, le Secrétaire général peut consulter les membres de l'OTIF avant de finaliser la version consolidée.

Enregistrement et publication

Le Secrétaire général devrait :

- enregistrer la COTIF et toutes les modifications à celle-ci au sein de l'OTIF en utilisant l'acronyme « COTIF » dans la cote ;

- enregistrer la COTIF et toutes les modifications à celle-ci auprès du Secrétariat de l'ONU ;
- enregistrer les rapports explicatifs consolidés relatifs à la Convention, à ses appendices et à ses protocoles en utilisant l'acronyme « COTIF » dans la cote ;
- en l'absence d'une version consolidée officielle de la Convention ou de ses appendices, y compris des modifications, préparer des versions consolidées non officielles pour utilisation pratique ;
- publier sur le site Internet de l'OTIF toutes les versions consolidées authentiques et non officielles de la COTIF et de ses modifications ainsi que tous les rapports explicatifs consolidés.

Aleksandr Kuzmenko

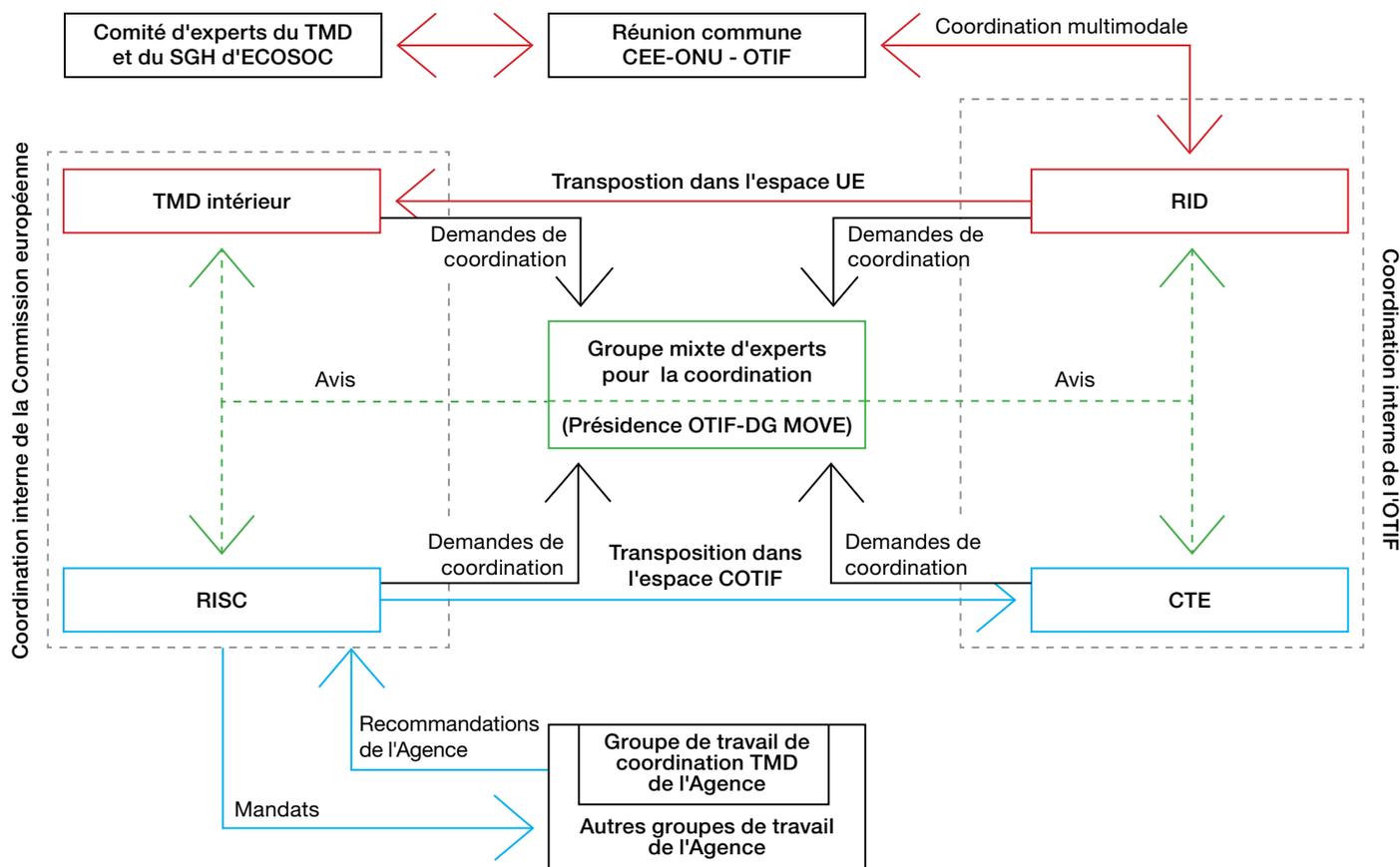
5^e SESSION DU GROUPE MIXTE D'EXPERTS POUR LA COORDINATION

La coordination de la législation relative au transport de marchandises dangereuses et du droit ferroviaire applicable à l'interopérabilité technique et à la sécurité est complexe et fait intervenir divers organismes. Ces deux ensembles législatifs évoluent sans cesse et concernent des sujets qui parfois se superposent ou s'influencent mutuellement lorsqu'il est question de contrôler la conformité en matière d'interopérabilité technique,

d'intégration sans danger et de transport de marchandises dangereuses. À l'issue d'une série de réunions en 2016 et 2017, le Groupe de travail RID-ATMF avait conclu qu'il fallait constituer un groupe mixte d'experts pour la coordination.

Le Groupe mixte est un groupe de travail qui, au moyen d'un processus coordonné, donne des avis ou envoie des demandes à la Commission d'experts du

RID, à la Commission d'experts techniques (CTE), au Comité pour le transport de marchandises dangereuses (TMD) de la Commission européenne et au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) de la Commission européenne. Le Groupe mixte n'est pas un organe exécutif. Son fonctionnement est décrit dans l'organigramme ci-après.



Le Groupe mixte a tenu sa cinquième session à Berne le 6 septembre sous la forme d'une réunion hybride. Les États membres de l'OTIF ci-après ont participé aux travaux du Groupe mixte : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Espagne, Finlande, Géorgie, Hongrie, Italie, Jordanie, Lettonie, Macédoine du Nord, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni, Suisse et Türkiye.

La Commission européenne (DG Mobilité et transports) et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer étaient représentées. La DG Mobilité et transports a accueilli cette session au nom du Secrétariat du Groupe mixte d'experts pour la coordination, qui est assuré conjointement par l'OTIF et la DG.

Les parties prenantes ci-après représentaient le secteur : la Communauté européenne du rail (CER), le Conseil européen de l'industrie chimique (Cefic), NB Rail, l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des wagons privés (UIP) et l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE).

M. Rainer Kogelheide (UIP) a été désigné et élu président de cette session.

Les questions ci-après étaient les plus importantes de l'ordre du jour et provenaient d'une liste de priorités définies et arrêtées au préalable :

1. Dispositions spécifiques aux wagons applicables aux wagons-citernes concernant la résistance aux contraintes à la charge maximale autorisée

Les exigences relatives aux contraintes que les wagons-citernes doivent être en mesure de supporter sont énoncées dans le RID et dans

les STI/PTU. Les STI/PTU renvoient à la norme EN 12663-2. Conformément au RID, il convient de tenir compte de paramètres spécifiques des citernes tels que la pression maximale de service, l'épaisseur des parois et les intervalles de température d'exploitation. En l'état actuel, il n'en est pas rendu compte dans la norme. Le guide d'application de la STI relative aux wagons pour le fret, récemment modifié, tient compte des exigences spécifiques du RID. Par ailleurs, le guide d'application de la PTU relative aux wagons de marchandises est en train d'être révisé et sera présenté aux fins d'adoption à la prochaine réunion de la CTE en juin 2023. La norme EN 12663-2 est en cours de révision depuis avril 2022 et devrait être achevée d'ici un à deux ans. La longueur de ce processus s'explique par la nécessité d'évaluer la norme dans différentes situations pour les véhicules de fret et de voyageurs, les interfaces entre le wagon et le chargement dans le cas des systèmes modulaires et du transport intermodal et des exigences spécifiques en vertu du RID. En attendant que soit achevée la norme EN, il convient de suivre les guides d'application des STI/PTU.

2. Mise en œuvre de l'attelage automatique numérique et d'une solution applicable aux tampons de choc et à l'absorption d'énergie des wagons-citernes et des wagons-batteries visant à réduire le chevauchement des tampons et les risques de pénétration

Les dispositions spéciales TE 22 (éléments d'absorption d'énergie/tampons de choc) et TE 25 (protection contre le

chevauchement des tampons) du RID s'appliquent aux wagons équipés de tampons et de dispositifs d'attelage. Il n'existe pas encore d'exigences spécifiques dans les STI et les PTU. En 2017, le Groupe de travail RID-ATMF avait déjà conclu que les exigences du RID devraient se concentrer sur des objectifs de sécurité généraux, tandis que les STI et les PTU contiendraient les exigences techniques détaillées.

Compte tenu de l'introduction des attelages automatiques numériques, il conviendrait d'élaborer des exigences techniques tout en maintenant le niveau de sécurité. Par conséquent, il est nécessaire de réévaluer et réviser les dispositions spéciales TE 22 et TE 25 à la lumière de ces éléments nouveaux.

3. Les très grands conteneurs-citernes et la gestion des risques de manœuvre

Les dispositions spéciales TE 22 et TE 25 ne couvrent pas les risques de manœuvre des très grands conteneurs-citernes. La définition de « très grand conteneur-citerne » figure dans le RID et les exigences relatives à l'épaisseur des réservoirs et aux trous d'homme ont été actualisées. De nouvelles études seront réalisées afin de déterminer s'il est nécessaire de modifier le RID et les STI/PTU.

4. Proposition de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer concernant des mesures de contrôle des risques

Les échanges de vues portant sur les objectifs de sécurité ont permis d'introduire une nouvelle question concernant des « méthodes de sécurité communes sur l'évaluation

du niveau de sécurité et des performances en matière de sécurité ». L'Agence a proposé une méthode intitulée « mesures de contrôle des risques » qui faciliterait le recensement et la description des risques de sécurité et des mesures techniques et d'exploitation permettant de gérer ces risques.

5. Mise en œuvre du règlement eFTI, des applications télématiques au service du fret (ATF) et du RID

Le règlement de l'Union européenne concernant les informations électroniques relatives au transport des marchandises de 2020 (règlement eFTI) dispose que les États membres doivent échanger des informations sous forme numérique sur le transport de tout type de marchandises par différents moyens de transport. Cet échange d'information a lieu entre des entreprises et des administrations. Bien que le règlement ne précise pas comment mettre en œuvre cet échange d'information sur le plan technique, des institutions, des autorités nationales et des parties prenantes ont depuis collaboré au sein du forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF) en vue de parvenir à une solution commune concernant les documents électroniques, des modèles de données harmonisés et des

exigences élevées en matière d'architecture. Les documents techniques de la STI ATF, qui figurent aussi dans la PTU ATF, contiennent déjà un modèle de données et de message pour les renseignements relatifs à l'envoi et aux marchandises dangereuses, harmonisé avec les informations exigées dans le RID. Le RID permet déjà l'échange de données électroniques pour satisfaire aux exigences en matière de documentation du chapitre 5.4 du RID. Des lignes directrices sont publiées à cet effet sur le site Web de l'OTIF.

6. Responsabilités des acteurs en matière de sécurité, telles que définies dans la directive 2016/798 de l'Union européenne relative à la sécurité ferroviaire et dans la section 1.4 du RID

Le secteur a attiré l'attention de la Commission européenne et de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sur les éventuelles différences d'interprétation entre la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et les exigences de la section 1.4 du RID concernant les acteurs pertinents et l'exploitation en sécurité des trains, susceptibles d'avoir une incidence sur le système de gestion de la sécurité des opérateurs ferroviaires et gestionnaires des

infrastructures ferroviaires, ainsi que sur les responsabilités et obligations découlant d'accords contractuels. Il se peut que des différences de pratiques existent au niveau national qui nécessiteront peut-être de nouvelles analyses et solutions.

7. Règles nationales et possibilité de les harmoniser ou de les supprimer

La DG Mobilité et transports a rendu compte de ses travaux sur la suppression des règles nationales au sein de l'Union européenne et a rappelé aux membres du Groupe mixte que l'ensemble des règles nationales notifiées relatives à l'autorisation de wagons était accessible dans la base de données des documents de référence et dans la base de données unique des règles. À l'avenir, ces deux bases de données seront fusionnées. Le Groupe mixte a débattu de la nécessité d'apporter davantage de clarté concernant les règles nationales qui peuvent être liées à l'acceptation de véhicules transportant des marchandises dangereuses.

La prochaine réunion du Groupe mixte d'experts pour la coordination devrait avoir lieu le 6 septembre 2023 à Berne (Suisse). Elle se tiendra sous forme hybride.

Maria Price

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LE CONTEXTE DU DROIT INTERNATIONAL HUMANITAIRE¹

En temps de paix, les accidents impliquant des moyens de transport de marchandises dangereuses peuvent avoir des conséquences dévastatrices. De tels accidents entraînent la destruction des moyens de transport concernés et des infrastructures, et peuvent causer des blessures ou des décès et endommager les bâtiments selon la nature des matières dangereuses, la quantité transportée et la situation géographique du lieu de l'accident. En outre, ils peuvent contribuer à la contamination du milieu naturel, des terres agricoles, des réserves d'eau potable et des nappes phréatiques, ou même à la destruction d'écosystèmes entiers.

Toutefois, les marchandises dangereuses ne sont pas seulement transportées en temps de paix. Les chaînes d'approvisionnement et la production industrielle doivent être maintenues pendant les conflits armés également, et ce pas uniquement à des fins civiles. Les forces armées doivent être approvisionnées en munitions, en combustibles, et l'industrie de l'armement en diverses matières dangereuses nécessaires à la fabrication d'armes et de munitions. La question se pose alors de savoir si, et dans quelles conditions, les moyens de transport de marchandises dangereuses peuvent faire l'objet d'attaques de la part des parties à un conflit armé.

Quelles règles du droit international humanitaire sont applicables à ce type de transport et comment sont-elles appliquées ? Quels sont les aspects à prendre en compte en cas d'attaque planifiée contre des transports de marchandises dangereuses ?

Le présent article s'attache à répondre à ces questions sous l'angle de trois principes fondamentaux du droit international humanitaire : le principe de distinction, le principe de proportionnalité et le principe de précaution. L'article s'appuie pour cela principalement sur la quatrième Convention de Genève de 1949², les deux Protocoles additionnels de 1977³ aux Conventions de Genève et la base de données du Comité international de la Croix-Rouge sur le droit international humanitaire coutumier (base de données du CICR)⁴.

Principe de distinction entre population civile et combattants, et entre biens de caractère civil et objectifs militaires

L'article 48 du Protocole additionnel I énonce l'un des principes les plus importants du droit international humanitaire, à savoir le principe de distinction. Selon ce principe, « les Parties au conflit doivent en tout

temps faire la distinction entre la population civile et les combattants ainsi qu'entre les biens de caractère civil et les objectifs militaires ». Les attaques ne peuvent être dirigées que contre des objectifs militaires, des combattants ou des civils qui prennent directement part aux hostilités. Les attaques à l'encontre des biens de caractère civil et des populations civiles sont interdites. Ce principe est également repris dans les règles 1 et 7 de la base de données du CICR et s'applique aux conflits armés internationaux et non internationaux.

En application du principe de distinction à la situation d'une attaque planifiée dirigée contre un moyen de transport de marchandises dangereuses, l'attaquant doit d'abord évaluer s'il s'agit d'un bien de caractère civil ou d'un objectif militaire. Par exemple, si le moyen de transport visé est un véhicule militaire et est directement exploité par les forces armées, il s'agit clairement d'un objectif militaire légitime.

La distinction n'est toutefois pas toujours aussi évidente. Dans certaines circonstances, les biens de caractère civil peuvent devenir des objectifs militaires.

Selon l'article 52 du Protocole additionnel I, les biens de caractère civil sont « tous les biens qui ne sont

¹ Le présent article est une version raccourcie et légèrement modifiée du mémoire « *Beförderung gefährlicher Güter im Kontext des humanitären Völkerrechts - Ausgewählte Aspekte der Anwendung des humanitären Völkerrechts auf die Beförderung gefährlicher Güter* » (Transport des marchandises dangereuses dans le contexte du droit international humanitaire – Aspects spécifiques de l'application du droit international humanitaire au transport des marchandises dangereuses), de Katarina Burkhard, présenté en août 2022 à la faculté de droit de l'Université de Berne.

² Convention de Genève du 12 août 1949 relative à la protection des personnes civiles en temps de guerre.

³ Protocole additionnel du 8 juin 1977 aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux (Protocole additionnel I) et Protocole additionnel du 8 juin 1977 aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés non internationaux (Protocole additionnel II).

⁴ Disponible sur le site : <https://ihl-databases.icrc.org/customary-ihl/fre/docs/home>.

pas des objectifs militaires [...] ». Afin de relever de la définition d'objectif militaire, deux conditions doivent être remplies :

- a. la nature, l'emplacement, la destination ou l'utilisation des biens concernés apportent une contribution effective à l'action militaire ;
- b. la destruction totale ou partielle, la capture ou la neutralisation des biens concernés offre en l'occurrence un avantage militaire précis.

En conclusion, la réponse à la question de savoir si un bien est un objectif militaire légitime ou non dépendra en grande partie des conditions existantes au moment de l'attaque.

Les camions militaires transportant des marchandises dangereuses constituent des objectifs militaires de par leur nature (caractéristiques intrinsèques) et apportent une contribution effective à l'action militaire comme tous les autres équipements, appareils et installations militaires.

La « destination » d'un bien s'inscrit toujours dans une perspective d'avenir et désigne son utilisation prévue. Cela signifie que si, sur la base d'informations fiables, il y a lieu de penser que des véhicules-citernes, des wagons-citernes ou des chalands civils à charger sont destinés à être utilisés pour approvisionner des unités militaires, ces biens peuvent être considérés comme un objectif militaire légitime.

L'« utilisation » fait référence à la fonction actuelle du bien. Un bien qui n'est pas un objectif militaire de par sa nature devient un objectif militaire lorsqu'il est utilisé par les forces armées, mais uniquement pendant la durée d'une telle utilisation. Un poids lourd ou un train effectuant habituellement des

transports civils peut être attaqué en tant qu'objectif militaire s'il est utilisé à titre exceptionnel par les forces armées et s'il transporte du matériel militaire au moment de l'attaque.

Apporter une contribution effective à l'action militaire n'est toutefois que l'une des deux conditions qui doivent être remplies pour qu'un bien soit considéré comme un objectif militaire légitime. L'attaque d'un bien, sa destruction, sa capture ou sa neutralisation doit en outre offrir un avantage militaire précis à la partie qui lance l'attaque. Un avantage éventuel, théorique ou indéterminé ne serait pas suffisant. Les « avantages militaires précis » comprennent, par exemple, le gain de terrain pour la partie attaquante ou l'affaiblissement des forces armées de l'ennemi.

Biens spécialement protégés par le droit international humanitaire

En ce qui concerne les attaques contre les transports de marchandises dangereuses, il est important de noter qu'en vertu du Protocole additionnel I, certains biens de caractère civil bénéficient d'une protection spéciale. Parmi ces biens figurent les établissements médicaux, les biens culturels et les lieux de culte, les biens indispensables à la survie de la population civile, l'environnement naturel, et les ouvrages et installations contenant des forces dangereuses. Ces biens ne peuvent pas être utilisés pour une action militaire par la partie au conflit qui en a le contrôle et ne devraient donc jamais constituer un objectif militaire. Cependant, même s'ils sont effectivement utilisés à des fins militaires et remplissent les deux conditions susmentionnées de l'article 52 du Protocole additionnel I, ils ne peuvent faire l'objet d'attaques que dans certaines conditions

strictes et la partie au conflit qui lance une attaque doit prendre des mesures de précaution supplémentaires dans l'attaque.

Bien que les moyens de transport de marchandises dangereuses ne fassent pas partie des biens bénéficiant d'une protection spéciale en droit international humanitaire, il est hautement probable qu'une attaque contre ceux-ci cause des dommages à des biens spécialement protégés. L'environnement naturel et les biens indispensables à la survie de la population civile, tels que les terres agricoles ou les réserves d'eau potable et les nappes phréatiques, sont les plus menacés. Comme démontré ci-après, il convient de prendre en compte ces considérations dans l'évaluation de la proportionnalité lors d'attaques planifiées contre des transports de marchandises dangereuses.

Principe de proportionnalité

Même si un objectif est considéré comme légitime en vertu du droit international humanitaire, l'application du principe de proportionnalité peut dissuader une partie au conflit de diriger son attaque contre cet objectif.

L'article 51 du Protocole additionnel I, qui définit notamment les attaques sans discrimination, interdites en droit international humanitaire, considère également comme effectuées sans discrimination et donc interdites, « les attaques dont on peut attendre qu'elles causent incidemment des pertes en vies humaines dans la population civile, des blessures aux personnes civiles, des dommages aux biens de caractère civil, ou une combinaison de ces pertes et dommages, qui seraient excessifs par rapport à l'avantage militaire concret et direct attendu »⁵.

⁵ Le principe de la proportionnalité dans l'attaque est repris à la règle 14 de la base de données du CICR.

Une violation du principe de proportionnalité est qualifiée d'infraction grave au protocole, et donc au droit international humanitaire, dans le Protocole additionnel I. Le Statut de Rome de la Cour pénale internationale reconnaît comme crimes de guerre les attaques intentionnelles dirigées en sachant qu'elles causeront incidemment des dommages collatéraux et qui constituent une violation évidente du principe de proportionnalité. Cela inclut les attaques qui causent des dommages étendus, durables et graves à l'environnement naturel.

En fonction de la dangerosité des matières transportées et de la combinaison de différents facteurs, les attaques militaires contre des transports de marchandises dangereuses peuvent causer des dommages collatéraux beaucoup plus importants que les attaques contre des moyens de transport de marchandises non classées comme dangereuses.

Une attaque dirigée contre un moyen de transport de marchandises dangereuses ne cause pas seulement des pertes directes en vies humaines au sein de l'équipage et des dommages matériels au moyen de transport et à certaines parties de l'infrastructure, comme les rails ou la route, mais a généralement des conséquences bien plus importantes, comme :

- pertes directes en vies humaines dans la population civile dans un périmètre défini ;
- atteintes réversibles ou irréversibles à la santé de la population civile (de différents degrés de gravité) ;
- destruction totale ou partielle des bâtiments et infrastructures civils dans un périmètre défini ;

- dommages à l'environnement, atteinte aux écosystèmes ;
- dommages (destruction ou mise hors d'usage par contamination) aux biens indispensables à la survie de la population civile, tels que les terres agricoles, les installations d'approvisionnement et les ressources en eau potable, contamination des nappes phréatiques.

Il est essentiel d'attirer l'attention sur les particularités d'une attaque militaire contre les transports de marchandises dangereuses lors de l'instruction des décideurs auprès du personnel militaire et dans les manuels militaires. Il convient de souligner les informations à prendre en compte comme base d'évaluation. La partie ci-dessous présente différents facteurs d'influence qui, individuellement ou en combinaison, déterminent l'ampleur des dommages collatéraux.

Facteurs d'influence pour l'évaluation des conséquences d'une attaque militaire contre des moyens de transport de marchandises dangereuses

Lors de l'évaluation des conséquences d'une attaque militaire planifiée contre des moyens de transport de marchandises dangereuses, il convient de tenir compte, entre autres, des facteurs suivants⁶ :

- propriétés intrinsèques de la matière dangereuse transportée (explosive, inflammable, toxique, radioactive, corrosive, dangereuse pour l'environnement, etc.) ;

- volume transporté ;
- interactions dangereuses possibles des différentes marchandises dangereuses transportées par le même moyen de transport ;
- caractéristiques du territoire sur lequel se trouve le moyen de transport au moment de l'attaque, notamment :
 - o densité démographique et densité des constructions,
 - o proximité avec des installations civiles très fréquentées (écoles, centres commerciaux, etc.),
 - o proximité avec des entreprises dangereuses, telles que les usines chimiques, où il existe un risque de réactions en chaîne, ou d'autres ouvrages ou installations contenant des forces dangereuses, comme les barrages, les digues et les centrales nucléaires,
 - o présence d'écosystèmes vulnérables (eaux de surface et souterraines, sol, faune, flore, etc.),
 - o proximité avec des biens indispensables à la survie de la population civile, tels que les terres agricoles ou les installations d'approvisionnement et ressources en eau potable,
 - o proximité avec des biens culturels et des lieux de culte faisant partie intégrante du patrimoine culturel et spirituel.

⁶ Sur le modèle de l'analyse des risques en cas d'accident de transport de marchandises dangereuses, consulter « Accident de transport ferroviaire de marchandises dangereuses » et « Accident de transport routier de marchandises dangereuses », dossiers sur les dangers de l'Office fédéral suisse de la protection de la population, 2020, p. 3.

Principe d'application de mesures de précaution lors d'une attaque

L'une des règles fondamentales du droit international humanitaire est la suivante : « Les opérations militaires doivent être conduites en veillant constamment à épargner la population civile, les personnes civiles et les biens de caractère civil » (voir art. 57, par. 1, du Protocole additionnel I). Même si une attaque militaire affectant, entre autres, des civils et des biens de caractère civil respecte les principes de distinction et de proportionnalité, les parties adverses sont tenues de prendre toutes les précautions possibles afin d'éviter ou de réduire au minimum les conséquences néfastes de l'attaque sur la population civile et les biens de caractère civil. Selon le Protocole additionnel I, les deux parties au conflit doivent prendre des précautions : la partie qui prépare ou lance une attaque, et la partie qui est attaquée et sous l'autorité de laquelle se trouvent des personnes civiles ou des biens de caractère civil. Dans le premier cas, on parle de « précautions actives » et dans le second cas, de « précautions passives »⁷.

La question de savoir si les deux parties au conflit ont la même obligation de prendre des précautions est controversée. Alors que certains auteurs, ainsi que la pratique des États et le contexte du Protocole additionnel I, tendent à indiquer que la responsabilité principale de prendre des mesures de précaution incombe à la partie au conflit qui lance une attaque, d'autres auteurs estiment que le Protocole additionnel I n'introduit pas de déséquilibre de fond entre l'obligation de l'attaquant de prendre des précautions actives et l'obligation de la partie sous l'autorité de laquelle se trouvent des personnes civiles ou des biens

de caractère civil de prendre des précautions passives.

Obligation de prendre des précautions actives

L'article 57 du Protocole additionnel I impose à la partie au conflit qui attaque de prendre les précautions suivantes :

- A. Ceux qui préparent ou décident de mener une attaque doivent :
 1. faire tout ce qui est possible pour vérifier que les objectifs à attaquer sont des objectifs légitimes, c'est-à-dire qu'il ne peut s'agir que d'objectifs militaires et non de personnes civiles, ni de biens de caractère civil, ni de biens bénéficiant d'une protection spéciale ;
 2. dans la mesure du possible, choisir des moyens (armes) et des méthodes d'attaque qui permettent d'éviter ou de réduire au minimum les pertes civiles ;
 3. s'abstenir de lancer une attaque qui violerait le principe de proportionnalité.
- B. Ceux qui mènent l'attaque doivent :
 1. annuler ou du moins interrompre provisoirement une attaque en cours lorsqu'il apparaît qu'elle enfreint une ou plusieurs des trois conditions susmentionnées ;
 2. dans le cas d'attaques pouvant affecter la population civile, donner un avertissement par des moyens efficaces, si possible.

En outre, lorsqu'il est possible de choisir entre plusieurs objectifs légitimes pour obtenir un avantage militaire équivalent, le choix doit

porter sur l'objectif qui aura le moins de conséquences sur la population civile et les biens de caractère civil.

Dans l'application concrète des précautions actives au transport de marchandises dangereuses, les règles suivantes joueront notamment un rôle important :

- S'abstenir de lancer une attaque qui violerait le principe de proportionnalité

Il découle de cette règle l'obligation d'annuler ou d'interrompre une attaque en cours qui ne respecterait pas le principe de proportionnalité.

Ainsi qu'exposé plus haut, l'évaluation des conséquences potentiellement néfastes d'une attaque planifiée contre un moyen de transport de marchandises dangereuses doit tenir compte de différents facteurs d'influence qui reflètent les particularités de ces transports. En règle générale, les conséquences d'une telle attaque sont beaucoup plus graves que celles d'une attaque contre un moyen de transport de marchandises non dangereuses. Cela impliquerait souvent que les dommages collatéraux causés par l'attaque soient disproportionnés par rapport à l'avantage militaire obtenu. Dans un tel cas, la partie au conflit qui lance une attaque devrait renoncer à attaquer.

- Choisir des méthodes d'attaque qui permettent d'éviter ou de réduire au minimum les pertes civiles

En cas d'attaque contre des transports de marchandises dangereuses, le moment et le lieu de l'attaque qui en résulte ont une influence

⁷ Dans la base de données du CICR, les obligations de précautions figurent dans les règles 15 à 24.

considérable sur l'ampleur des conséquences néfastes sur la population civile et les biens de caractère civil. Par exemple, si une partie au conflit prévoit d'attaquer un train particulier transportant des marchandises dangereuses à des fins militaires pour la partie adverse, les conséquences de l'attaque seront très différentes selon que l'attaque a lieu pendant la traversée d'une ville, d'une région à faible densité de population ou d'une zone d'écosystèmes vulnérables. La décision concernant les modalités de l'attaque (c'est-à-dire à quel moment l'attaque doit être menée) sera guidée, entre autres, par l'application du principe de proportionnalité.

- S'il existe plusieurs objectifs légitimes dont la destruction permet d'obtenir un avantage militaire équivalent, choisir l'objectif ayant le moins de conséquences sur la population civile et les biens de caractère civil

Si la partie au conflit qui lance une attaque a le choix entre plusieurs moyens de transport de marchandises dangereuses comme objectifs légitimes pour obtenir un avantage militaire équivalent, elle doit, si possible, choisir d'attaquer le moyen de transport qui posera le moins de risque de causer des dommages collatéraux. Si l'on se réfère à l'exemple mentionné plus haut, la partie au conflit qui lance une attaque devrait choisir comme objectif militaire un train transportant des marchandises dangereuses qui traverse une zone faiblement peuplée plutôt qu'un train transportant les mêmes marchandises dangereuses et qui se trouve en gare d'une ville densément peuplée.

- Donner un avertissement par des moyens efficaces dans

le cas d'attaques pouvant affecter la population civile

Dans le cas d'une attaque contre des moyens de transport de marchandises dangereuses en particulier, on peut s'attendre à ce que celle-ci ait des conséquences néfastes considérables sur la population civile. Même si la partie au conflit qui lance l'attaque utilise des armes guidées de haute précision pour détruire l'unité de transport, la libération de matières dangereuses et les éventuelles réactions dangereuses qui en résultent n'ont pas seulement un effet à proximité immédiate de l'objectif attaqué, mais aussi dans un périmètre plus ou moins étendu, en fonction des propriétés des matières dangereuses et des conditions météorologiques qui prévalent au moment de l'attaque. C'est pourquoi il est primordial que la partie au conflit qui lance une attaque donne un avertissement par des moyens efficaces avant l'attaque imminente d'unités de transport de marchandises dangereuses dans des zones plus ou moins densément peuplées, afin que la population civile puisse être mise en sécurité dans un périmètre suffisamment large et que d'autres mesures puissent éventuellement être prises pour limiter les conséquences de l'attaque.

Étant donné que les moyens de transport de marchandises dangereuses constituent des objectifs militaires mobiles et non fixes, il est important de donner un avertissement en temps utile concernant la zone où l'attaque prévue doit avoir lieu, même si l'objectif à attaquer ne se trouve pas encore dans la zone en question.

En cas d'attaque planifiée contre un moyen de transport de marchandises dangereuses, il faut évidemment vérifier au préalable s'il s'agit bien d'un objectif légitime. Pour ce faire, des informations pertinentes doivent être collectées et évaluées dans la mesure des moyens de la partie au conflit qui lance l'attaque. Si, sur la base de nouvelles informations, il s'avère au cours de l'attaque seulement, qu'il ne s'agit pas d'un objectif légitime, l'attaque doit être interrompue.

Obligation de prendre des précautions passives

Pour la partie au conflit sous l'autorité de laquelle se trouvent la population civile et les biens de caractère civil, l'article 58 du Protocole additionnel I prévoit ce qui suit :

Dans la mesure du possible, elle doit :

1. s'efforcer d'éloigner du voisinage des objectifs militaires la population civile et les biens de caractère civil ;
2. éviter de placer des objectifs militaires à l'intérieur ou à proximité des zones fortement peuplées ;
3. prendre les autres précautions nécessaires pour protéger la population civile et les biens de caractère civil soumis à son autorité.

Lors du transport de marchandises dangereuses, le choix de l'itinéraire de transport constitue l'une des principales précautions passives à prendre par la partie au conflit sous l'autorité de laquelle se trouvent la population civile et les biens de caractère civil. Si un moyen de transport de marchandises dangereuses représente un objectif légitime pour la partie au conflit qui lance une attaque, la partie au conflit qui subit l'attaque

doit, dans la mesure du possible, choisir l'itinéraire de transport de manière à ce qu'il ne traverse pas de zones densément peuplées et construites, ni de zones abritant des écosystèmes vulnérables, des biens indispensables à la survie de la population civile ou des biens culturels et des lieux de culte, ou qu'il ne s'approche pas d'entreprises dangereuses. Le choix de l'itinéraire de transport doit tenir compte des propriétés dangereuses intrinsèques des marchandises transportées et des risques qu'elles présentent. Étant donné que toutes les matières dangereuses n'ont pas les mêmes conséquences néfastes sur les personnes, l'environnement et les biens matériels, il est impératif que la partie au conflit qui subit l'attaque évalue toutes les informations dont elle dispose sur les marchandises dangereuses transportées, les risques qui y sont liés et les différents itinéraires de transport possibles, et qu'elle choisisse un itinéraire qui permette d'éviter ou de réduire au minimum les conséquences néfastes sur les personnes civiles et les biens de caractère civil.

Il est parfois difficile ou impossible de prendre des précautions passives. En particulier dans les petits États densément peuplés, il peut être difficile d'éloigner suffisamment les personnes civiles et les biens de caractère civil des objectifs militaires. En raison d'une situation économique défavorable, certains pays n'ont pas la possibilité d'implanter leurs installations industrielles et leurs équipements de communication et de transport en dehors des zones fortement peuplées. Comme les itinéraires de transport dépendent des infrastructures existantes, en particulier pour le transport ferroviaire et routier, le niveau de développement des infrastructures

ferroviaires et routières influe également sur la possibilité de choisir d'autres itinéraires de transport.

Afin d'éviter ou de réduire au minimum les dommages causés à la population et aux biens de caractère civil en cas d'attaque contre des transports de marchandises dangereuses, les États devraient élaborer des plans d'intervention appropriés en temps de paix. De nombreux États disposent de plans d'intervention en cas d'accident lors d'un transport de marchandises dangereuses ou en cas d'attaque terroriste contre des transports de marchandises dangereuses, qui pourraient également être appliqués en cas d'attaque dans le cadre d'un conflit armé.

Interdiction d'utiliser les personnes civiles comme des boucliers humains

L'interdiction d'utiliser des personnes civiles comme boucliers humains est étroitement liée à l'obligation de prendre des précautions passives. L'article 51, par. 7, du Protocole additionnel 1 prévoit que la présence ou les mouvements de la population civile ne doivent pas être utilisés dans le but de protéger des objectifs militaires légitimes « ou de couvrir, favoriser ou gêner des opérations militaires ». Il est donc interdit de diriger les mouvements de la population civile vers des combattants ou d'autres objectifs légitimes afin que la partie au conflit qui dirige une attaque annule cette attaque pour des raisons de proportionnalité.

L'emploi de civils et d'autres personnes protégées comme des boucliers humains est également possible théoriquement dans le

cadre de transports militaires de marchandises dangereuses par trains, camions, navires et autres moyens de transport, si la partie au conflit sous l'autorité de laquelle se trouvent les civils ou les personnes protégées les fait monter à bord ou les dirige à proximité des moyens de transport dans l'intention de protéger ses propres forces armées ou son propre matériel militaire. Cela relèverait clairement de la définition de « boucliers humains » et serait donc interdit par le droit international humanitaire.

Conclusion et perspectives

Comme exposé dans l'article, toutes les attaques dirigées contre les transports de marchandises dangereuses pendant les conflits armés doivent être guidées par trois des principes les plus importants du droit international humanitaire : le principe de distinction, le principe de proportionnalité et le principe de précaution. L'article n'aborde pas l'application d'un autre principe fondamental du droit international humanitaire, à savoir le principe de nécessité militaire. Étant donné que les effets négatifs d'une attaque varient considérablement selon le mode de transport affecté (terrestre, maritime, aérien) et que les conditions-cadres correspondantes et les possibilités de prendre des mesures de précaution diffèrent fortement, il pourrait également être intéressant d'examiner plus en détail les spécificités de chaque mode de transport.

Katarina Burkhard

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

Genève, 27 juin - 6 juillet 2022

Le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est réuni pour sa 60^e session, la troisième du cycle biennal 2021-2022. Les décisions du Sous-comité seront intégrées dans la 23^e 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 60^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU s'est tenue du 27 juin au 6 juillet 2022 sous la présidence de M. Duane Pfund (États-Unis d'Amérique) et a pris la forme d'une réunion hybride à laquelle 25 États, 6 organisations gouvernementales et 28 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.

Ouverture de la session

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a été informé que les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF étaient en train de finaliser la publication des nouvelles éditions 2023 du RID, de l'ADR et de l'ADN pour parution en novembre 2022.

Classement

Affectation des objets aux groupes d'emballage

En 2012, le Sous-comité a décidé de supprimer l'affectation aux

groupes d'emballage de tous les objets se trouvant sur la liste des marchandises dangereuses. Par la suite, il a également ajouté expressément dans le 2.1.1.3 du RID/ADR/ADN que les objets n'étaient affectés à aucun groupe d'emballage et que les éventuelles prescriptions d'épreuve pour les emballages étaient fixées dans l'instruction d'emballage applicable. Néanmoins, dans le Règlement type de l'ONU et dans le RID/ADR/ADN, trois numéros ONU concernant des objets sont encore affectés à un groupe d'emballage, ce qui contredit le principe énoncé au 2.1.1.3.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de supprimer le groupe d'emballage indiqué pour les numéros ONU 2028, 2870 et 3165 et d'ajouter dans l'instruction d'emballage P 803 applicable au numéro ONU 2028 un renvoi aux prescriptions d'épreuve pour le groupe d'emballage II. Il a été renoncé à une telle mention dans le cas de l'instruction d'emballage P 301 applicable au numéro ONU 3165 étant donné que les caractéristiques de l'emballage sont déjà définies dans cette instruction. Dans la mesure où les prescriptions d'épreuves pour le groupe d'emballage I sont déjà prévues dans la disposition spéciale d'emballage PP 13 applicable au numéro ONU 2870,

aucune autre modification n'est nécessaire pour ce numéro non plus.

Disilane

Le disilane est un gaz liquéfié pyrophorique sous pression qui s'enflamme spontanément au contact de l'air. Appartenant au groupe des hydrures de silicium, ce gaz est utilisé dans l'industrie pour revêtir des produits de silicium et pour nettoyer les tranches (support pour composants électroniques) contenant du silicium. Cette matière est actuellement transportée sous la rubrique collective UN 3161 Gaz liquéfié inflammable, n.s.a, laquelle ne tient pas compte des propriétés pyrophoriques du disilane. Or celles-ci revêtent une grande importance puisque les matières pyrophoriques ne peuvent être transportées ni en avion-cargo, ni en avion de ligne.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé l'introduction d'un nouveau numéro ONU pour le disilane (UN 3553). Dans l'instruction d'emballage P 200, il lui est associé une disposition spéciale d'emballage exigeant des fermetures étanches aux gaz pour les sorties des robinets des récipients à pression destinés au transport des gaz pyrophoriques.

Objets contenant du gallium

À sa 58^e session, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait déjà discuté d'une proposition de la Chine visant à introduire un nouveau numéro ONU pour les objets contenant du gallium. Ce nouveau numéro ONU devait permettre les mêmes exemptions que pour les objets contenant du mercure. Il s'agissait ainsi d'éviter que des prescriptions plus strictes s'appliquent au gallium qu'au mercure, alors que le premier est moins dangereux que le second. Le gallium peut servir de substitut au mercure dans nombre de ses utilisations, ce qui permet d'en réduire les émissions ([voir Bulletin 3/2021, p. 22](#)).

Le Sous-comité d'experts de l'ONU est convenu d'introduire un nouveau numéro ONU 3554 pour le gallium contenu dans des objets manufacturés, avec les mêmes prescriptions de transport que le numéro ONU 3506 Mercure contenu dans des objets manufacturés. La disposition spéciale 366 exempte les objets contenant du mercure en transport aérien lorsqu'ils contiennent moins de 15 g de mercure ; il a été décidé d'attendre la décision du Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses de l'OACI en novembre pour savoir si cette disposition devait également s'appliquer aux objets contenant du gallium.

Orthopoxvirus simien

En raison de l'épidémie actuelle de variole du singe, le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est penché sur le transport d'échantillons cliniques et d'autres matériels potentiellement contaminés par l'orthopoxvirus simien. Selon le tableau au 2.2.62.1.4.1 RID/ADR, l'orthopoxvirus simien devrait relever du numéro ONU 2814 MATIÈRES INFECTIEUSES POUR L'HOMME, catégorie A.

Suivant les directives internationales (p. ex. la directive 2000/54/CE de l'UE), l'orthopoxvirus simien appartient au groupe de risque 3 qui réunit les agents pathogènes pouvant provoquer une maladie grave chez l'homme mais pour lesquels il existe généralement une prophylaxie ou un traitement efficace. En matière de prophylaxie, deux vaccins sont actuellement disponibles et déjà autorisés aux États-Unis et au Canada. Des médicaments pour le traitement de la variole du singe seront également bientôt disponibles au sein de l'Union européenne.

Les pathogènes du groupe de risque 3 apparaissent dans le tableau au 2.2.62.1.4.1 du RID/ADR (matières infectieuses classées dans la catégorie A) accompagnés de la mention « (cultures seulement) ». Lorsque cette mention n'apparaît pas dans le tableau, cela signifie que les pathogènes appartiennent au groupe de risque 4, c'est-à-dire qu'ils provoquent des maladies graves chez l'homme qu'il n'existe généralement pas de prophylaxie ni de traitement efficace.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a estimé que le classement de l'orthopoxvirus simien dans la catégorie A (sans restrictions) n'était pas justifié par le groupe de risque qui lui était attribué selon les directives internationales. Il a décidé que l'orthopoxvirus simien devait être traité comme les autres virus du groupe de risque 3 et donc classé en « catégorie A (cultures seulement) ».

Par conséquent, l'orthopoxvirus simien peut être classé sous le numéro ONU 3373 MATIÈRE BIOLOGIQUE, CATÉGORIE B et les déchets médicaux contaminés par l'orthopoxvirus simien sous le numéro ONU 3291 DÉCHET D'HÔPITAL NON SPÉCIFIÉ, N.S.A.

Les accords particuliers multilatéraux RID 2/2022 et M 347 proposés par l'Allemagne

permettent aux États signataires de mettre en œuvre cette décision de manière anticipée dans le transport terrestre européen.

Systèmes de stockage de l'électricité

Résumé du procès-verbal d'épreuve des piles et batteries au lithium

Le 2.2.9.1.7 g) prévoit que les fabricants et distributeurs de piles ou batteries au lithium doivent mettre à disposition le résumé du procès-verbal d'épreuve tel que spécifié dans le Manuel d'épreuves et de critères, troisième partie, sous-section 38.3, paragraphe 38.3.5. Le but est que les expéditeurs puissent s'assurer que les piles ou batteries sont conformes à un type satisfaisant aux prescriptions relatives aux épreuves applicables du Manuel d'épreuves et de critères. Toutefois, certains fabricants estiment qu'ils doivent uniquement mettre le résumé du procès-verbal d'épreuve à la disposition des distributeurs agréés de leurs produits et refusent de le communiquer à toute autre partie, y compris aux expéditeurs de ces produits.

L'Association du transport aérien international (IATA) a proposé de clarifier que le résumé du procès-verbal d'épreuve devait être mis à la disposition de toute entité qui en fait la demande. La France a soutenu cette proposition et observé qu'une discussion similaire était en cours au niveau européen, un code QR pour un « passeport des batteries » étant envisagé comme possible solution.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a préféré conserver le texte actuel et insérer un nota précisant que l'expression « mettre à disposition » signifiait que l'expéditeur ou d'autres intervenants de la chaîne d'approvisionnement devaient pouvoir confirmer la conformité aux prescriptions.

Emballages

Marquage des emballages

Pour les colis d'une masse brute supérieure à 30 kg, le 6.1.3.1 prévoit que les marques ou une reproduction de celles-ci doivent figurer sur le dessus ou un côté de l'emballage. Dans le cas des emballages avec dessus amovible (p. ex. fûts, bidons), cela peut avoir pour conséquence que la marque apparaisse uniquement sur ce dessus amovible, avec le risque que celui-ci soit reposé sur un emballage ne correspondant pas aux spécifications de la marque.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a apporté une précision disposant que la marque devait dans tous les cas apparaître sur un élément non amovible. Pour les colis d'une masse brute supérieure à 30 kg à dessus amovible, cela signifie que la marque doit apparaître sur l'emballage lui-même ainsi que sur le dessus. Les emballages fabriqués avant le 1^{er} janvier 2027 pourront continuer à être utilisés grâce à une mesure transitoire.

Instruction d'emballage LP 903

L'instruction d'emballage LP 903 régit l'emballage des batteries au lithium dans de grands emballages. Pour l'heure, les grands emballages sont autorisés pour une batterie seule ou un équipement seul contenant des batteries. Or, lors du précédent cycle biennal, il a été décidé pour l'instruction LP 906 concernant l'emballage des batteries au lithium endommagées ou défectueuses en grands emballages que les grands emballages pouvaient être utilisés même pour plusieurs de ces équipements ou batteries. Le nombre maximum de piles, de batteries et d'équipements, le contenu énergétique total maximum des batteries et la disposition à

l'intérieur du colis, y compris les séparations et les protections des pièces, ont été introduits comme critères d'épreuve supplémentaires pour ces grands emballages. Cette modification entrera en vigueur pour le RID/ADR/ADN avec l'édition 2023.

Au vu du nombre croissant d'automobiles mus par accumulateurs et de l'essor de la production de piles et batteries au lithium, l'industrie des piles et batteries a demandé que soit autorisée l'application de l'instruction d'emballage LP 903 à plusieurs batteries également. Après une première discussion à la 58^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU ([voir Bulletin 4/2021, p. 24 et 25](#)), l'industrie des piles et batteries a présenté un document pour répondre aux préoccupations initialement exprimées.

Pour empêcher que les grands emballages soient utilisés pour transporter des milliers de petites piles ou batteries, ce qui pourrait augmenter les dommages potentiels, il a été établi que l'instruction d'emballage ne pouvait être appliquée que pour les grandes piles d'une masse brute supérieure à 500 g, pour les grandes batteries d'une masse brute supérieure à 12 kg et pour les équipements contenant de telles piles ou batteries.

Pour éviter l'apparition, dans des conditions normales de transport, de dommages causés par le mouvement, le contact avec d'autres piles ou batteries ou la superposition de charges dans le grand emballage, l'utilisation d'emballages intérieurs, de plateaux ou de séparations est prescrite. Il est expressément prévu que les sacs en plastique seuls ne suffisent pas pour satisfaire à ces prescriptions.

Colis contenant un agent de réfrigération ou de conditionnement

Le 5.5.3.3 du RID/ADR comporte des prescriptions pour les marchandises dangereuses emballées nécessitant d'être réfrigérées ou conditionnées. Cependant, selon le 5.5.3.3.1, il ne s'applique pas aux marchandises dangereuses emballées selon les instructions d'emballage P 203, P 620, P 650, P 800, P 901 ou P 904.

Pour les marchandises dangereuses emballées nécessitant d'être réfrigérées ou conditionnées auxquelles sont affectées d'autres instructions d'emballage, le 5.5.3.3.2 comporte les exigences suivantes :

- Les colis doivent pouvoir résister aux très basses températures.
- Les colis ne doivent être ni altérés ni affaiblis de manière significative par l'agent de réfrigération ou de conditionnement.
- Les colis doivent être conçus et fabriqués de manière à permettre au gaz de s'échapper afin d'empêcher une élévation de la pression qui pourrait entraîner une rupture de l'emballage.
- Les marchandises dangereuses doivent être emballées de manière à empêcher tout déplacement après la dissipation de l'agent de réfrigération ou de conditionnement.

L'Espagne a constaté que les instructions d'emballage P 901 et P 904 ne semblaient pas satisfaire aux critères énoncés au 5.5.3.3.2 et devraient être retirées de la liste des instructions d'emballage pour lesquelles le 5.5.3.3 ne s'applique

pas. En revanche, les instructions P 520, P 911 et LP 906 devraient être ajoutées à la liste car elles prennent également en considération la réfrigération. Cela aurait pour avantage que les critères du 5.5.3.3.2 ne devraient plus être vérifiés lors de la préparation des colis.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé les propositions de l'Espagne et complété l'instruction d'emballage P 800 concernant la prévention de tout déplacement après la dissipation de l'agent de réfrigération.

Utilisation de matières plastiques recyclées

Les initiatives mondiales visant à limiter les effets néfastes des activités humaines sur l'environnement (p. ex. le « pacte vert » de la Commission européenne, les objectifs de l'ONU relatifs à l'économie circulaire et au développement durable) ont également des répercussions sur la production d'emballages plastiques. La nouvelle taxe introduite par la Commission européenne sur les emballages en plastique non recyclé a pour conséquence que les fabricants et utilisateurs d'emballages en plastique doivent modifier leurs processus de production traditionnels. Des solutions sont recherchées pour réduire la quantité de nouveaux plastiques non recyclés et accroître la part des matières recyclées dans les processus de production, ce qui a également des répercussions pour les fabricants et utilisateurs d'emballages en plastiques pour le transport de marchandises dangereuses.

Sur proposition de la Belgique, un groupe de travail informel s'est réuni dans le cadre de la 60^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU. Il est parvenu aux conclusions suivantes :

La plupart des experts ont admis la nécessité d'examiner avec soin l'utilisation de matières plastiques recyclées pour les emballages destinés à transporter en toute sécurité des marchandises dangereuses dans le monde entier. Il a été suggéré de promouvoir l'utilisation de matières plastiques recyclées en évaluant les normes et pratiques pertinentes en vue de moderniser le Règlement type afin de mieux refléter les progrès techniques réalisés à ce jour en matière de recyclage des polymères. Il faudrait davantage de données empiriques de la part des professionnels de l'emballage et des polymères qui exploitent déjà des technologies novatrices afin de produire des matières plastiques recyclées pour des emballages non destinés au transport de marchandises dangereuses.

Pour que le Règlement type puisse être adapté aussi rapidement que possible, le Sous-comité devrait être continuellement informé de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail de l'ISO chargé de réviser la norme ISO 16103:2005 sur l'utilisation des matières plastiques recyclées pour les emballages de transport des marchandises dangereuses, citée en référence au 1.2.1. Les principes appliqués à la révision de la norme prévoient d'ores et déjà de ne plus limiter les sources de matières plastiques aux seuls emballages industriels usagés. Dans la norme révisée, il sera tenu compte de si le matériau provient d'un circuit fermé identifié (ex : emballages ONU usagés) ou d'un circuit ouvert (ex : déchets ménagers ou autres sources de déchets plastiques). En fonction de leur origine, les matières plastiques devront répondre à différents critères de contrôle de la qualité avant d'être jugées utilisables pour la production d'emballages, de grands récipients pour vrac (GRV) et de grands emballages pour le transport de marchandises dangereuses.

Utilisation du terme « taux de remplissage » dans les prescriptions

Au 1.2.1 du RID/ADR/ADN, le terme « taux de remplissage » est défini comme le « rapport entre la masse de gaz et la masse d'eau à 15 °C qui remplirait complètement un récipient à pression prêt à l'emploi ». Le terme ainsi défini s'applique donc uniquement aux gaz. Or, en allemand, le terme correspondant « *Füllungsgrad* » est aussi utilisé pour les matières solides et liquides.

En anglais et en français, deux termes différents sont utilisés, bien que de manière non uniforme : « *filling ratio* » et « *degree of filling* », « taux de remplissage » et « degré de remplissage ».

Sur proposition de l'Espagne, le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé une uniformisation des termes. Pour la version allemande, cela signifie que le terme « *Füllungsgrad* » ne sera désormais utilisé plus que pour les matières solides et liquides et le nouveau terme « *Füllfaktor* » sera utilisé pour les gaz. Toutes les modifications corollaires seront à nouveau contrôlées lors de la prochaine session du Sous-comité d'experts de l'ONU.

Objets contenant des piles ou batteries au lithium

En lien avec l'introduction de nouveaux numéros ONU pour les objets contenant des marchandises dangereuses, une nouvelle section 2.1.5 sur le classement des objets a été insérée dans le RID/ADR/ADN 2019. Les objets contenant des marchandises dangereuses peuvent en outre contenir des batteries au lithium. Celles-ci doivent être conformes à un type dont il a été démontré qu'il satisfaisait aux prescriptions en matière d'épreuves du Manuel d'épreuves et de critères, troisième

partie, sous-section 38.3, sauf indications contraires dans le RID/ADR/ADN (par exemple « pour les objets prototypes de pré-production contenant des piles au lithium ou pour une petite série de production comprenant au plus 100 de ces objets »).

Il a été constaté que ces exemples n'étaient pas corrects. En effet, la disposition spéciale 310, qui prévoient les exceptions aux prescriptions d'épreuves de la sous-section 38.3 de la troisième partie du Manuel d'épreuves et de critères, mentionne les prototypes de pré-production et les séries de production de piles ou batteries, mais pas les objets contenant de telles piles ou batteries.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU

a clarifié le 2.1.5.2, mais aussi la disposition spéciale 310, qui s'appliquera à l'avenir à tous les numéros ONU pour les objets, ainsi que les dispositions spéciales 363 et 388. Il a également approuvé des prescriptions complémentaires dans les instructions d'emballage P 006 et LP 03 pour les objets contenant des prototypes de pré-production ou des petites séries de production de piles ou batteries au lithium. Dans le même temps, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'indiquer clairement dans les dispositions spéciales susmentionnées à quelles prescriptions du 2.2.9.1.7 les piles et batteries au lithium ne devaient pas être conformes dans les cas où les prescriptions d'épreuve de la sous-section 38.3 de la troisième partie du Manuel d'épreuves et

de critères ne devaient pas être remplies.

Prochaine session

La 61^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU aura lieu du 28 novembre au 6 décembre 2022 à Genève. À cette dernière session du cycle biennal 2021/2022, le Sous-comité pourra encore prendre des décisions qui seront intégrées dans la 23^e édition révisée du Règlement type de l'ONU

Jochen Conrad
Katarina Burkhard

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN

Genève/hybride, 12-16 septembre 2022

En septembre 2022, la Réunion commune RID/ADR/ADN a tenu sa deuxième session du cycle biennal 2022-2023. Les décisions prises seront intégrées dans l'édition 2025 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

La Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies s'est tenue du 12 au 16 septembre 2022 sous forme d'une réunion hybride. Par rapport à la session du printemps 2022, il est notable que davantage de délégations ont choisi de participer en présence.

Des délégués et déléguées de 23 États, de l'Union européenne et de 20 organisations non gouvernementales ont participé.

Citernes

Dans la mesure où la plupart des documents transmis concernaient des questions relatives aux citernes, la décision a été prise en amont de la session de ne pas discuter ces questions au sein d'un groupe de travail parallèle cette fois-ci mais directement en plénière.

Rapports d'inspection numériques ou dossier de citerne électronique

L'Union internationale des wagons privés (UIP) est revenue sur une proposition qu'elle avait déjà soumise en 2014 à la Réunion commune, visant à ce que le dossier de citerne puisse être tenu sous forme électronique. L'une des justifications apportées est que selon la norme EN ISO/IEC 17020 (Évaluation de la conformité – Exigences pour le fonctionnement de différents types d'organismes procédant à

l'inspection), les organismes de contrôle accrédités envoient des certificats d'inspection générés électroniquement sans signature. Les certificats originaux au format papier ne sont en partie disponibles que sur demande voire moyennant un supplément. Par conséquent, les exploitants des citernes n'ont pas la possibilité de conserver des documents papier originaux.

Bien que les avis aient été partagés, la proposition de l'UIP quant à la possibilité de conserver le dossier de citerne au format électronique a été adoptée à la majorité.

Calcul de l'épaisseur des parois des réservoirs

Les prescriptions relatives à la construction des citernes comportent deux formules pour le calcul de l'épaisseur de paroi du réservoir. Tandis que la pression d'épreuve est utilisée dans l'une, c'est la pression de calcul qui est utilisée dans l'autre. Or, pour la pression de calcul, il est renvoyé à une prescription applicable aux citernes des classes 3 à 9, mais pas aux citernes pour gaz de la classe 2.

La Réunion commune a pallié cette lacune en ajoutant un renvoi au tableau du 4.3.3.1.1 pour la pression de calcul des citernes à gaz.

Normes

Après un examen préliminaire par le groupe de travail sur les normes, la Réunion commune a adopté des

renvois aux nouvelles éditions de deux normes EN :

- EN 14432:[2023] Citernes de transport de matières dangereuses – Équipements de la citerne pour le transport de produits chimiques liquides et de gaz liquéfiés – Vannes de mise en pression de la citerne ou de déchargement du produit ;
- EN 14433:[2023] Citernes de transport de matières dangereuses – Équipements de la citerne pour le transport de produits chimiques liquides et de gaz liquéfiés – Clapets de fond.

Dans la mesure où elles étaient jusqu'ici à l'état de projet, les renvois à ces deux normes doivent encore être confirmés par la prochaine Réunion commune.

La Réunion commune a également approuvé les références à deux nouvelles versions de normes EN. Déjà prévues pour l'édition 2023 du RID et de l'ADR, ces références n'avaient finalement pas pu être insérées car ces versions n'ont pas été publiées avant la date butoir du 1^{er} juin 2022 :

- EN 13799:[2022] Équipements pour GPL et leurs accessoires – Jauges de niveau pour les réservoirs de gaz de pétrole liquéfié (GPL) ;
- EN 14025:[2023] Citernes destinées au transport de matières dangereuses – Citernes métalliques sous pression – Conception et fabrication.

Autres propositions

Exemption à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité

Dans l'édition 2019 du RID/ADR/ADN, l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité prévue au 1.8.3.1 a été étendue à l'expéditeur de marchandises dangereuses.

Dans le même temps, une mesure transitoire a été introduite, accordant aux expéditeurs une période transitoire jusqu'à fin 2022 pour la désignation d'un conseiller à la sécurité.

En revanche, la prescription au 1.8.3.2 permettant aux autorités compétentes d'exempter de cette obligation les entreprises ne transportant des marchandises dangereuses qu'occasionnellement ou qu'en petites quantités en trafic national n'a pas été étendue aux expéditeurs de marchandises dangereuses.

La Réunion commune a adopté cette modification corollaire au 1.8.3.2, omise lors des modifications 2019.

Définition de gaz de pétrole liquéfié (GPL)

Le gaz de pétrole liquéfié (GPL) est un carburant commercial constitué principalement de propane et de butane. Le GPL est transporté sous le numéro ONU 1075 Gaz de pétrole liquéfiés et le numéro ONU 1965 Hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié, n.s.a.

Dans le cadre de la transition énergétique et dans le but de réduire la consommation d'énergies fossiles et les émissions de dioxyde de carbone, il est de plus en plus recouru à du propane ou du butane provenant de sources biologiques ou renouvelables. Le propane et le butane issus de matières premières biologiques, renouvelables ou recyclées ont les

mêmes propriétés que le propane et le butane produits dans des raffineries de pétroles ou issus de la transformation du gaz naturel.

Par ailleurs, l'industrie du GPL a commencé à introduire de l'éther méthylique de source renouvelable comme composant du GPL. L'éther méthylique est un gaz incolore, hautement inflammable et narcotique qui peut notamment être produit par gazéification de la biomasse. Il a le même code de classification (2F), la même étiquette de danger (2.1) et le même numéro d'identification du danger (23) que le GPL.

Cette évolution impose une révision de la définition du terme « GPL ». Il convient d'autoriser les produits issus de sources renouvelables, en biffant la référence au pétrole. L'adjonction d'éther méthylique en petites quantités (10 % à 20 %) doit également être permise.

L'industrie du GPL a soumis une proposition en ce sens au Sous-comité d'experts de l'ONU, contenant des modifications des descriptions des numéros ONU 1075 et 1965.

La Réunion commune a salué ces évolutions et confirmé la nécessité d'une révision de la définition de gaz de pétrole liquéfié (GPL). Elle reviendra sur cette question dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la 23^e édition révisée des Recommandations de l'ONU.

Marchandises dangereuses dans les machines, appareils ou objets

Par suite de l'introduction des nouveaux numéros ONU 3537 à 3546 pour les objets contenant des marchandises dangereuses, l'exemption prévue au 1.1.3.1 b) avait été biffée. Selon celle-ci, les prescriptions du RID ne s'appliquaient pas au transport

de machines ou de matériels non spécifiés dans le RID comportant des marchandises dangereuses dans leur structure ou leur circuit de fonctionnement, à condition que des mesures soient prises pour empêcher toute fuite de contenu dans des conditions normales de transport. Une mesure transitoire avait été introduite en même temps que les numéros ONU 3537 à 3546, laquelle permettait de profiter de cette exemption jusqu'au 31 décembre 2022.

L'industrie chimique a constaté que l'expiration de cette mesure transitoire et la disparition de cette exemption pose en particulier problème pour les objets devant être transportés à des fins de réparation, de maintenance ou de remise en état. Il peut par exemple s'agir de détenteurs, de pompes, de débitmètres ou de robinets comportant dans leurs interstices des marchandises dangereuses ne pouvant être complètement éliminées lors du nettoyage.

C'est la quantité de marchandises dangereuses dans l'objet qui détermine si le numéro ONU 3363 peut lui être attribué et si certaines facilités peuvent être appliquées. Or il est très difficile de déterminer précisément la quantité de marchandises dangereuses dans les objets en question, qui n'est souvent qu'estimée.

L'industrie a demandé des indications quant à comment assurer la conformité du transport de ces objets. Plusieurs délégations ont estimé qu'une révision des prescriptions serait opportune. Dans l'intervalle, un accord particulier multilatéral pourrait être établi pour apporter une réponse rapide à ce problème. La Réunion commune reviendra sur cette question à sa prochaine session.

Groupes de travail informels

Groupe de travail informel sur le transport d'aluminium fondu

Le 26 février 2018, lors d'un accident survenu sur une autoroute allemande, un véhicule articulé a dérapé et s'est renversé. Sa semi-remorque transportait trois creusets remplis d'aluminium liquide, dont l'un a été endommagé en percutant la voie et a laissé échapper quelque 5 400 kg d'aluminium liquide à 800 °C. L'aluminium s'est répandu, abîmant la voie sur une superficie de 100 mètres carrés.

L'aluminium fondu est transporté sous le numéro ONU 3257 Liquide transporté à chaud, n.s.a., relevant de la classe 9. En application de la disposition spéciale VC 3, le transport en vrac est autorisé dans des wagons, véhicules ou grands conteneurs spécialement équipés conformes aux normes spécifiées par l'autorité compétente du pays d'origine.

À sa session de mars 2021, la Réunion commune avait décidé d'établir un groupe de travail informel chargé d'élaborer des prescriptions internationales pour le transport d'aluminium fondu. Ce groupe de travail informel a présenté à la Réunion commune un premier projet très complet de prescriptions pour la construction, le contrôle, le marquage et l'exploitation des creusets utilisés pour le transport d'aluminium liquide. Des exigences ont également été formulées pour les véhicules routiers acheminant ces creusets. Celles-ci concernent principalement l'équipement des véhicules avec une fonction de contrôle de la stabilité du véhicule. Enfin, certains points à prendre en compte lors de la formation des conducteurs ont été introduits. Les creusets de transport actuellement exploités pourront continuer à

être utilisés grâce à une mesure transitoire.

La Réunion commune a prié ses membres de soumettre leurs observations sur le projet afin qu'une décision puisse être prise à la prochaine session.

Groupe de travail informel sur le transport de déchets dangereux

La Réunion commune a été informée des discussions du groupe de travail informel sur le transport de déchets dangereux. Les questions suivantes sont inscrites à son ordre du jour :

- Marchandises dangereuses dans les déchets ménagers : des générateurs d'aérosols contenant des marchandises dangereuses sont souvent jetés dans les collectes d'emballages ménagers usagés, de plastiques et de métaux. Par conséquent, le premier transport de ces déchets vers les centres de tri ne se fait pas en conformité avec les prescriptions de l'ADR. Aussi, ces aérosols ont-ils déjà été à l'origine d'incendies dans les véhicules de collecte et de compactage des ordures.
- Contrôle de la compatibilité chimique : le 4.1.1.21 du RID/ADR prévoit une vérification de la compatibilité chimique des emballages en plastique avec la matière de remplissage. La composition exacte des mélanges de déchets n'étant pas toujours connue, la règle prévue au 4.1.1.21.5 du RID/ADR pour les rubriques collectives doit être appliquée. Cela peut signifier que des échantillons d'épreuve remplis des matières à transporter doivent être stockés, à température ambiante,

pendant une durée de six mois en application du 6.1.5.2.5. La composition des mélanges de déchets n'étant jamais la même, cette procédure n'est cependant pas adéquate.

- Emballages combinés : selon le 4.1.1.5.1 du RID/ADR, des emballages intérieurs variés peuvent être rassemblés dans un emballage combiné sans qu'il soit nécessaire de le soumettre à une autre épreuve. Le 6.1.5.1.7 du RID/ADR liste les conditions à satisfaire pour qu'une épreuve soit évitée. Ces prescriptions constituent un obstacle important pour l'industrie des déchets puisque les emballages intérieurs devant être emballés ensemble sont bien plus variés que les types autorisés au 4.1.1.5.1. Pour des raisons de sécurité, il n'est en outre pas réaliste de devoir déballer chaque emballage contenant des déchets.
- Exemption de l'amiante au titre de la disposition spéciale 168 : La disposition spéciale 168 est interprétée très différemment selon les États parties au RID/ADR. Tandis que certains États estiment que cette exemption ne vaut que pour les objets neufs contenant de l'amiante, d'autres l'appliquent également aux déchets contenant de l'amiante.

À l'issue des discussions menées au sein du groupe de travail informel, la Fédération européenne des activités de la dépollution et de l'environnement (FEAD) soumettra à la Réunion commune des propositions sur ces questions.

Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune aura lieu du 20 au 24 mars 2023 à Berne.

La prochaine réunion du groupe de

travail ad hoc sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec le Règlement type de l'ONU se déroulera du 26 au 28 avril 2023 à Genève. Elle aura pour objet la préparation des modifications nécessaires au RID/ADR/ADN

comme suite à la 23^e édition révisée du Règlement type de l'ONU.

Jochen Conrad

CALENDRIER DES RÉUNIONS DE L'OTIF

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2023

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
20-24 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2023

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
8-9 février	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	(VIDÉOCONFÉRENCE)
7-10 février	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne (VIDÉOCONFÉRENCE)
21-24 février	Comité des transports intérieurs	CEE-ONU	Genève - Suisse
27-28 février	Journées internationales des marchandises dangereuses à Hambourg	ecomed stork	Hambourg - Allemagne
7-8 mars	Groupe d'experts de l'UIC sur le transport de marchandises dangereuses	UIC	(VIDÉOCONFÉRENCE)
7-10 mars	Congrès mondial de l'UIC sur la grande vitesse ferroviaire	UIC	Marrakech - Maroc



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