



Bulletin

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

131^e année
N°2/2023

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

ACTUALITÉS OTIF

- 3 Au Congrès mondial UIC
- 3 Bienvenue !
- 4 Varsovie : rencontre de haut niveau
- 4 Réunion à l'OSJD
- 5 Déclaration lors de la Conférence régionale de haut niveau sur la transformation numérique du rail dans les pays d'Asie et du Pacifique
- 6 La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale : bref résumé
- 7 Réunion tripartite annuelle
- 8 Rencontre officielle
- 8 Des bureaux temporaires pour le Secrétariat : attention travaux et nouvelle adresse temporaire

COTIF

- 9 Notifications dépositaires
- 9 130 ans !

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 10 Les Journées internationales des marchandises dangereuses de Hambourg
- 10 10^e Commission technique de la communauté des transports à Belgrade

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 11 Contexte et explication des récentes modifications aux RU ATMF
- 12 Le programme de révision des STI de l'UE et ses conséquences pour les PTU de l'OTIF

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 15 Réunion commune RID/ADR/ADN

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

19

ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs

L'évolution de la situation géopolitique actuelle, largement due à la guerre en Ukraine, reste incertaine.

La mondialisation et le succès des corridors de fret ferroviaire eurasiatiques vont-ils maintenant laisser place à une « re-localisation » industrielle, avec des délocalisations à proximité (« *nearshoring* ») et suivant une économie d'affinité (« *friendshoring* ») ?

Dans l'affirmative, quelles seront les conséquences pour les transports internationaux ferroviaires et pour le rôle de l'OTIF ?

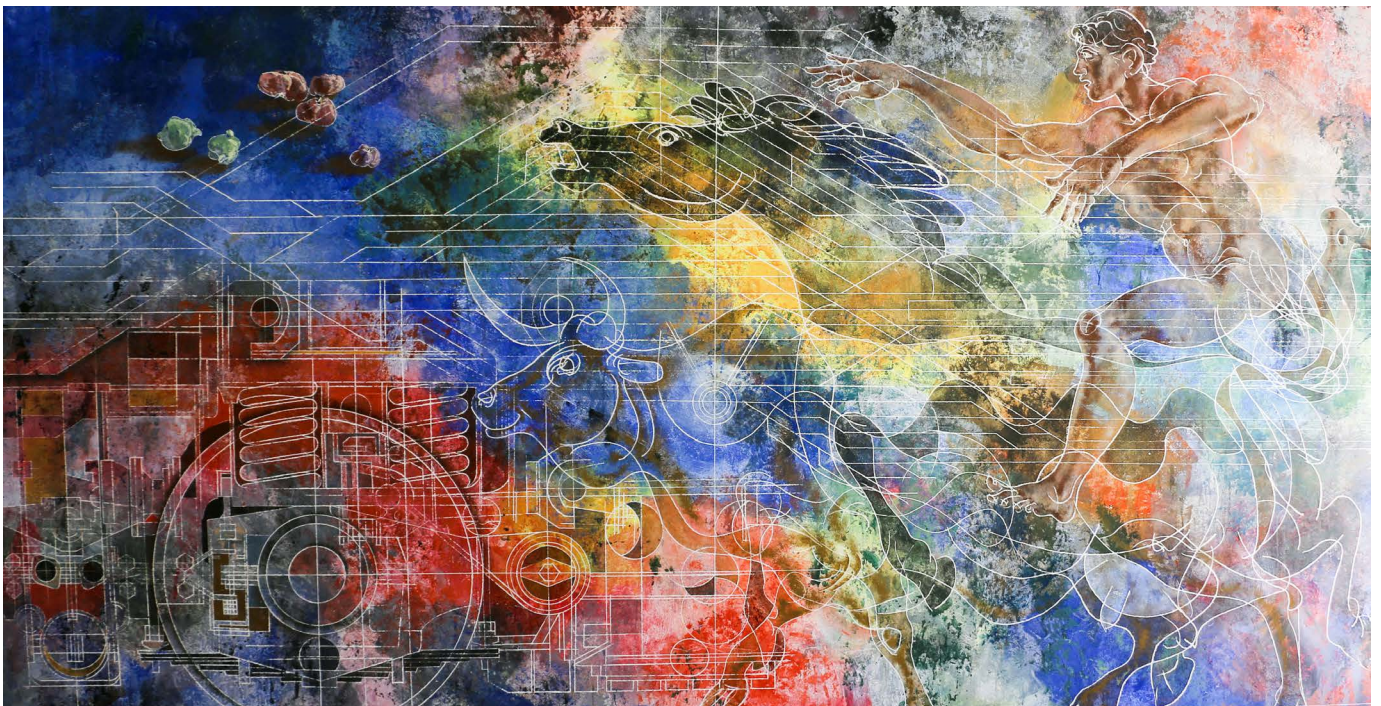
Il ne fait aucun doute que les transports internationaux ferroviaires sont indispensables à la réalisation des objectifs climatiques mondiaux.

Aussi, en dépit de l'impondérabilité des politiques commerciales, il importe de ne pas relâcher les efforts de politique des transports (et de l'OTIF) afin d'améliorer les conditions-cadres pour des transports ferroviaires transfrontières sans discontinuités.

Comme l'illustrent les multiples activités abordées dans le Bulletin, l'OTIF reste déterminée à apporter sa contribution, dans les limites de ses compétences.

Bonne lecture !

Wolfgang Küpper
Secrétaire général



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

AU CONGRÈS MONDIAL UIC

Le jeudi 9 mars 2023, invité par l'Union internationale des chemins de fer (UIC), le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a participé à la table ronde sur la grande vitesse ferroviaire comme outil de croissance et ses enjeux territoriaux organisée dans le cadre du 11^e Congrès mondial UIC de la grande vitesse ferroviaire qui s'est tenu du 7 au 10 mars 2023 à Marrakech, au Maroc.

Le Congrès a mis l'accent sur

la contribution du chemin de fer à la résolution des problèmes climatiques et à son rôle dans l'aménagement du territoire.

Lors de son intervention, M. Küpper a expliqué en quoi le rail était bon pour la société, meilleur que l'air ou la route : le rail permet la décarbonation, il est le mode de transport le moins pénalisant en termes énergétiques et d'environnement. La capacité de transport de voyageurs et de

marchandises sur de longues distances est élevée, de même que sur de petites distances dans un contexte urbain et dense. Cette grande capacité de transport rend le rail fiable pour décongestionner les axes de déplacement. Enfin, le rail est l'un des plus modes de transport les plus sûrs.

M. Küpper remercie l'UIC pour son invitation et salue le succès de ce 11^e Congrès mondial UIC de la grande vitesse.

BIENVENUE !

M^{me} Nina Sreenivasan Brunner a rejoint le Secrétariat de l'OTIF le 15 mars 2023 pour une période de deux ans en tant qu'assistante administrative polyvalente au sein du département de l'administration et des finances.

Originnaire de Copenhague, M^{me} Sreenivasan Brunner était précédemment analyste qualitative freelance pour des sociétés d'études de marché dans le secteur de la santé.

Elle est titulaire d'une maîtrise en planification sanitaire et a plus de huit ans d'expérience dans des domaines clés de la santé publique,

au sein de l'Organisation des Nations unies et d'organisations non gouvernementales.

M^{me} Sreenivasan Brunner a pour missions d'une part d'assister le département de l'administration et des finances dans le déploiement du Protocole de Luxembourg, et d'autre part d'effectuer certaines tâches de ressources humaines et dans le cadre du projet de rénovation du bâtiment du Secrétariat de l'OTIF. Enfin, elle apportera son soutien à la tenue des sessions du Comité administratif et de l'Assemblée générale.



VARSOVIE : RENCONTRE DE HAUT NIVEAU

Le 21 mars 2023 à Varsovie, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a rencontré le secrétaire d'État au sein du ministère de l'infrastructure de la République polonaise, M. Andrzej Bittel.

Ils se sont notamment entretenus au sujet des derniers développements des chemins de fer en Pologne, de l'organisation du secteur ferroviaire et des conséquences de la guerre en Ukraine. Ils ont discuté de l'importance du développement des transports internationaux ferroviaires et, à ce titre, ont évoqué la coopération de l'OTIF et de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). M. Aleksandr Kuzmenko, chef du département juridique au sein du

Secrétariat de l'OTIF, a également activement participé à l'entrevue.

Le Secrétaire général de l'OTIF se félicite de cette rencontre de haut

niveau et remercie vivement M. Andrzej Bittel pour la qualité de leur échange.



RÉUNION À L'OSJD

Le 21 mars 2022, à Varsovie au siège de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), M. Wolfgang Küpper, s'est entretenu avec le président du Comité de l'OSJD, M. Mirosław Antonowicz.

Ils ont entre autres évoqué les derniers développements du secteur ferroviaire, l'importance de développer les transports internationaux ferroviaires et les perspectives de coopération entre l'OTIF et l'OSJD. Une attention particulière a été portée à la participation de l'OSJD aux travaux de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale de l'OTIF. M. Aleksandr Kuzmenko,

chef du département juridique du Secrétariat de l'OTIF, et M. Sławomir Car, responsable juridique à l'OSJD, étaient également présents.

Après s'être chaleureusement remerciés pour leur discussion approfondie, les deux parties se

sont félicités de la tenue de cette réunion et ont souligné l'importance d'entretenir des échanges réguliers pour discuter des derniers développements dans les activités des deux organisations et ainsi maintenir un niveau de coopération renforcée.



DÉCLARATION LORS DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DE HAUT NIVEAU SUR LA TRANSFORMATION NUMÉRIQUE DU RAIL DANS LES PAYS D'ASIE ET DU PACIFIQUE

La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique de l'Organisation des nations unies (CESAP-ONU) a invité le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, à prendre part à la session d'ouverture de la Conférence régionale de haut niveau sur la transformation numérique du rail dans les pays d'Asie et du Pacifique organisée les 5 et 6 avril 2023 à New Delhi.

M. Küpper a fait parvenir à la CESAP-ONU une déclaration par vidéo, dont voici quelques extraits :

« La numérisation est un phénomène mondial. Aussi, avec le développement des technologies numériques, de nouvelles opportunités et de nouveaux défis sont apparus dans tous les domaines. Le mode de fonctionnement des transports ferroviaires s'en trouve transformé, et ce non seulement sur le plan des opérations physiques, mais aussi concernant les relations juridiques, notamment la conclusion et l'exécution du contrat de transport.

Les Règles uniformes de la COTIF concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, connues sous l'abréviation "CIM", sont utilisées

depuis 130 ans. Ces CIM sont en principe prêtes pour le transport "sans papier" puisque la lettre de voiture peut prendre la forme d'un enregistrement électronique des données. L'OTIF va toutefois examiner si des règles nouvelles ou plus détaillées sont nécessaires.

Les Règles uniformes de la COTIF concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs, connues sous l'abréviation "CIV", sont utilisées depuis 95 ans. Ces CIV sont en principe elles aussi prêtes pour le transport "sans papier" puisque le titre de transport peut prendre la forme d'un enregistrement électronique des données. »

« En tant que décisionnaires ferroviaires, vous n'êtes pas sans savoir que l'exploitation efficace des chemins de fer requiert une coordination et une harmonisation transfrontières. Il en va de même pour l'utilisation des technologies numériques et l'échange électronique d'informations en transport ferroviaire.

Le transport ferroviaire est un composant crucial du système de transport mondial, avec plusieurs millions de voyageurs et de tonnes de marchandises transportés chaque jour. Si l'on

veut décarboner le transport en général, c'est la part modale du rail, et en particulier des transports ferroviaires internationaux, qu'il faut promouvoir et développer. Malgré les importants progrès réalisés ces dernières années, certains défis restent encore à relever pour des transports internationaux ferroviaires efficaces et sans discontinuités.

Des solutions nationales et internationales diverses et variées sont actuellement développées pour les applications télématiques en transport ferroviaire. Cette fragmentation nuit à l'efficacité et augmente les coûts pour les opérateurs, qui doivent s'adapter aux différents systèmes dans les différents pays. L'échange des données des documents de transport et des données de voyage entre les différents pays peut s'avérer complexe et chronophage, ce qui entrave le bon fonctionnement du trafic ferroviaire international.

La solution à ce problème est d'établir et d'appliquer des normes et règles communes pour l'échange d'informations dans les transports internationaux ferroviaires.

L'OTIF offre de telles règles communes [...]. »

LA COMMISSION AD HOC SUR LES QUESTIONS JURIDIQUES ET LA COOPÉRATION INTERNATIONALE : BREF RÉSUMÉ

La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale s'est réunie pour sa quatrième session, du 18 au 20 avril 2023, à Berne, sous forme hybride.

La session a réuni 29 États membres ainsi que l'Union européenne. De nombreux représentants et représentantes d'organisations internationales, parties prenantes enregistrées, ont activement participé : M. Gilles Mugnier, secrétaire général du Comité international des transports ferroviaires (CIT) ; M. Akbar Khodaei, directeur « Transports et Communication » de l'Organisation de coopération économique (OCE) ; M^{me} Elisabeth Hochhold-Stroissnig, directrice des affaires juridiques et des ventes de RailNetEurope (RNE) ; M. Asset Assavbayev, Secrétaire général de la Commission intergouvernementale du corridor Europe-Caucase-Asie (TRACECA) ; M. Patrizio Grillo, directeur aux affaires de l'Union européenne de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) ; M. Konstantinos Alexopoulos, chef de la section de la facilitation et de l'économie des transports au sein de la division

des transports durables de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU).

De nombreux points étaient prévus à l'ordre du jour avec notamment l'examen du projet de stratégie à long terme de l'OTIF. D'intenses discussions ont abouti à un consensus quant à la structure générale de la stratégie et quant à la définition de 5 objectifs stratégiques. La Commission ad hoc a aussi décidé de modifier le plan d'action pour l'élaboration de la stratégie à long terme de l'OTIF.

Sur la question de l'application aux installations de service des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI), la Commission ad hoc a pris note de la présentation de RNE sur les discussions relatives à l'applicabilité des RU CUI aux installations de service. Elle a également salué la précieuse contribution du CIT en la matière. Enfin, la Commission ad hoc a chargé le Secrétariat de l'OTIF de la préparation d'un projet d'avis juridique pour examen à

la 5^e session. Ce projet d'avis juridique devra suivre les principes généraux adoptés lors de la réunion, lesquels définissent les critères d'interprétation des RU CUI.

Sur la question de la numérisation dans le transport international, concernant les documents de transport de marchandises, pour laquelle il s'agit de déterminer s'il faut ou non réviser les RU CIM, la Commission ad hoc a reporté les discussions à sa 5^e session. Elle a néanmoins pris note des intéressantes présentations de la TRACECA sur la numérisation des documents de transport de marchandises comme priorité pour les années à venir, de la CEE-ONU sur la mise en œuvre de l'eCMR et de l'eTIR, ainsi que de l'UIC sur la numérisation dans les transports ferroviaires internationaux.

Enfin, la Commission ad hoc a décidé que les sessions à venir ne se dérouleraient plus sous forme hybride. Ainsi, à partir de la session prochaine prévue début novembre 2023, les sessions se dérouleront en présentiel exclusivement.



RÉUNION TRIPARTITE ANNUELLE

Le 29 septembre 2020, l'OTIF signait un second arrangement administratif tripartite avec la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG Mobilité et transports) et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Cet arrangement renforce l'étroit et intense partenariat qui existe entre l'Union européenne et l'OTIF en matière d'interopérabilité technique et de transport des marchandises dangereuses notamment.

C'est dans le cadre de cet accord que le 25 avril 2023 s'est tenue une réunion de travail hybride entre notamment le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang, Küpper, le directeur de l'Agence

de l'UE pour les chemins de fer, M. Josef Doppelbauer, et le chef de l'unité « Sécurité ferroviaire et interopérabilité » de la DG Mobilité et transports, M. Keir Fitch.

Différents points ont été abordés : les participants ont discuté des récents développements au sein de l'OTIF, de l'Agence et de la DG Mobilité et transports. Ils ont rappelé l'état des approbations des modifications à la COTIF adoptées aux 12^e et 13^e sessions de l'Assemblée générale. Dans le domaine de l'interopérabilité technique, ils ont notamment passé en revue les dernières prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'OTIF modifiées et alignées sur les dernières spécifications techniques d'interopérabilité révisées (STI) de

l'UE. Concernant les marchandises dangereuses et le RID, les participants ont fait un point sur les avancées du Groupe mixte d'experts pour la coordination et sur l'harmonisation de l'annexe 2 du SMGS avec le RID. Enfin, les participants ont fait état de la coopération internationale qu'ils entretiennent avec différentes organisations et sur des territoires au-delà de l'UE.

Les discussions ont été guidées par les objectifs communs qui animent l'OTIF, l'Agence et la DG Mobilité et transports : davantage de trains à l'international, davantage d'harmonisation des règles pour le secteur ferroviaire et une coopération toujours plus étroite.



RENCONTRE OFFICIELLE

Le 2 mai 2023, le Secrétaire général du Comité international des transports ferroviaires (CIT), M. Gilles Mugnier, a été reçu au siège de l'OTIF par le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper.

Cette rencontre a constitué la première visite officielle à l'OTIF de M. Mugnier en sa qualité de nouveau Secrétaire général du CIT.

MM. Mugnier et Küpper ont discuté de la coopération nécessaire entre l'OTIF et le CIT concernant notamment les contrats de transport international de voyageurs

et de marchandises ainsi que les accessoires au contrat de transport comme les contrats relatifs à l'utilisation des véhicules ferroviaires ou de l'infrastructure.

M. Küpper se félicite de cette prise de contact et salue l'entrée en fonction de M. Mugnier.



DES BUREAUX TEMPORAIRES POUR LE SECRÉTARIAT : ATTENTION TRAVAUX ET NOUVELLE ADRESSE TEMPORAIRE

Le siège actuel de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a été construit dans les années 1960 et inauguré en 1966. Depuis plus de 50 ans, le bâtiment n'a connu aucune rénovation majeure.



Après avoir exploré différentes options de relocalisation de l'Organisation, la solution d'effectuer une rénovation de l'ensemble du bâtiment et de sa structure (type d'isolation) a été sérieusement envisagée.

À sa 133^e session en novembre 2019, le Comité administratif de l'OTIF a été informé du lancement du projet pour la rénovation du siège de l'Organisation et en septembre 2020 le Secrétariat a publié un appel d'offres pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage. À sa 15^e session en septembre 2021, l'Assemblée générale de l'OTIF a été informée des détails du projet et de son financement.

En février 2023, le Conseil fédéral suisse a approuvé l'octroi d'un prêt à la Fondation des immeubles pour les organisations internationales

(FIPOI) qui est destiné à la rénovation du bâtiment du siège de l'OTIF.

Cet été 2023, les travaux de rénovation du bâtiment vont concrètement commencer et devrait continuer jusqu'au premier semestre 2025. Afin de permettre une réalisation optimale, l'ensemble des équipes du Secrétariat va déménager dans des bureaux temporaires.

Ainsi, à partir du mois d'août 2023 et jusqu'au premier semestre 2025, l'adresse temporaire du Secrétariat de l'OTIF sera :

**Worbstrasse 201
3073 Muri bei Bern (Gümligen)**

NOTIFICATIONS DÉPOSITAIRES

Depuis le 16 mars 2023 ([Bulletin 1/2023](#))

NOT-23012	28.4.2023	Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV (Lettre circulaire 32)
NOT-23010	03.4.2023	Entrée en vigueur des modifications aux RU ATMF (appendice G à la COTIF) adoptées par la Commission de révision par voie de procédure écrite

130 ANS !

En 1893, la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer, ou Convention internationale de Berne, entré en vigueur. L'annexe 1 de la Convention comportait les dispositions internationales sur le transport des marchandises dangereuses.

Aujourd'hui, la Convention est devenue l'appendice B « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises » (RU CIM) à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et l'annexe 1 est devenu l'appendice C « Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses » à la COTIF.

Cette année, l'OTIF célèbre les 130 ans des RU CIM et du RID !

Historique détaillé : [Bulletin 3-2018, page 7](#)

Curiosité : [Facsimilé de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer](#) (en allemand et en français)



LES JOURNÉES INTERNATIONALES DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE HAMBOURG

Le 27 février 2023, le chef du département des marchandises dangereuses, M. Jochen Conrad, a participé aux Journées internationales des marchandises dangereuses de Hambourg (*Internationale Gefahrgut-Tage Hamburg*). Cet événement offre un temps pour échanger des expériences et des informations sur le transport de marchandises dangereuses par tous les modes de transports à l'échelle locale et à l'international.

M. Conrad a co-animé avec M^{me} Gudula Schwan, chef

du bureau des marchandises dangereuses du ministère fédéral allemand du numérique et des transports (BMDV), un atelier intitulé « Réglementation sur les marchandises dangereuses : Questions sur la mise en œuvre pratique des modifications 2023. Zoom sur les prescriptions spécifiques à chaque mode de transport ».

Cet atelier a permis à M. Conrad de faire la promotion de la version 2023 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses

(RID) et de mettre en lumière les principales modifications par rapport à l'édition précédente de 2021.

Le RID s'applique au trafic international mais également aux transports nationaux au sein de l'Union européenne. De plus, les prescriptions pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses sont harmonisées avec celles pour le transport routier (ADR) et la navigation intérieure (ADN) grâce au travail de coordination de la CEE-ONU à Genève et de l'OTIF.

10^e COMMISSION TECHNIQUE DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS À BELGRADE

Le 2 mars 2023, la Commission technique sur le transport des marchandises dangereuses de la Communauté des transports s'est réunie à Belgrade sous forme hybride.

Le chef du département des marchandises dangereuses de l'OTIF, M. Conrad, a eu le plaisir de présenter aux délégations les derniers développements 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). Il a notamment attiré l'attention sur les récentes modifications, applicables au 1^{er} janvier 2023, concernant les dispositions

générales du Règlement, les nouvelles classification et liste de marchandises dangereuses ainsi que les dispositions relatives à l'utilisation des emballages et des citernes.

Le Secrétariat de l'OTIF a publié une synthèse des principales modifications apportées au RID dans son édition 2023 : [Bulletin 1-2023 pages 8 et 16](#).

La Communauté des transports est une organisation internationale dans le domaine de la mobilité et des transports, composée de 36 participants : les États membres de l'Union européenne représentés par la Commission européenne, les six partenaires régionaux des

Balkans occidentaux (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Kosovo, Macédoine du Nord, Monténégro et Serbie) et les trois participants observateurs (Géorgie, Moldavie et Ukraine). L'objectif déclaré de la Communauté des transports est l'intégration des marchés des transports des Balkans occidentaux dans l'UE. L'organisation a été fondée par le traité instituant la Communauté des transports signé le 9 octobre 2017. Le traité crée une Communauté des transports dans le domaine des transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes et développe le réseau de transport entre l'Union européenne et les six parties des Balkans occidentaux.

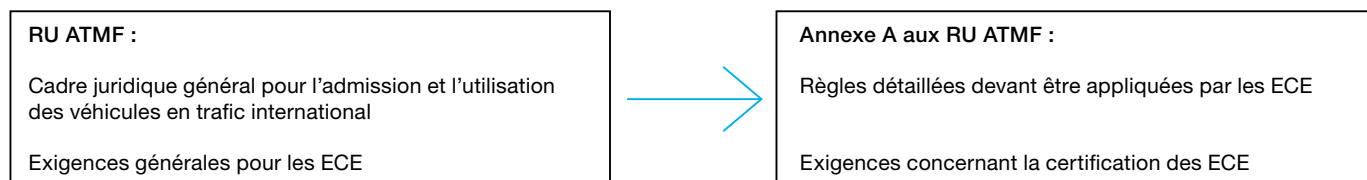
CONTEXTE ET EXPLICATION DES RÉCENTES MODIFICATIONS AUX RU ATMF

En octobre 2022, des modifications aux RU ATMF ont été adoptées par la Commission de révision de l'OTIF par voie de procédure écrite. Ces modifications, qui entreront en vigueur le 1^{er} novembre 2023, vont uniformiser la procédure de certification de toutes les entités chargées de l'entretien (ECE), y compris celles des véhicules autres que les wagons. Quelles sont les raisons et les répercussions de ces modifications ?

C'est dans les RU ATMF, et en particulier leur article 15, que les règles générales concernant les ECE et leur certification sont énoncées. Celles-ci prescrivent entre autres qu'une ECE doit être

attribuée à tout véhicule et que chaque ECE doit respecter certaines règles. Les règles détaillées devant être respectées par les ECE et les exigences relatives à la certification de leur compétences sont énoncées

à l'[annexe A aux RU ATMF](#) (ci-après « l'annexe A »). Le diagramme ci-dessous illustre cette corrélation.



L'annexe A a récemment été révisée dans son intégralité et sa nouvelle version est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2021. Avant cette date, la précédente version de l'annexe n'exigeait la certification des ECE que pour les wagons de marchandises. Aucune exigence de certification ne s'appliquait pour les ECE des véhicules autres que les wagons. Par conséquent, l'acceptation de ces ECE était implicite et ne se fondait pas sur les règles de la COTIF. Cette situation était source d'insécurité juridique pour le secteur du rail, en particulier les ECE cherchant à obtenir une certification pour leurs activités concernant les locomotives et les rames. De plus, l'absence d'exigences communes pour toutes les ECE posait un risque potentiel de sécurité.

C'est pour résoudre ces difficultés que la Commission d'experts techniques (CTE) a révisé l'annexe A en ce sens que toutes les ECE doivent respecter des exigences communes. En d'autres termes, les ECE de tous les types

de véhicules ferroviaires, et non plus seulement des wagons, doivent désormais être certifiées. Toutefois, sous certaines conditions exceptionnelles également définies dans l'annexe A, des ECE peuvent démontrer leur conformité aux exigences sans devoir être certifiées. Une telle exemption est par exemple possible pour une entreprise ferroviaire qui est également ECE de ses véhicules, à condition que ses compétences en tant qu'ECE aient déjà été évaluées dans le contexte de la certification de la sécurité.

Bien que les exigences ECE à l'annexe A n'aient plus été spécifiques aux wagons depuis 2021, les dispositions prépondérantes des RU ATMF requièrent toujours uniquement la certification des ECE des wagons de marchandises. Il était donc nécessaire de modifier les RU ATMF pour refléter les modifications introduites dans l'annexe A. En octobre 2022, la Commission de révision a adopté à cet effet des modifications à l'article 3a, § 5, et

à l'article 15, § 2, des RU ATMF via un vote par voie de procédure écrite. Ces modifications entreront en vigueur le 1^{er} novembre 2023.

Les RU ATMF ainsi modifiées requerront le respect des exigences communes définies à l'annexe A par toutes les ECE. Concernant les règles détaillées, y compris quelles ECE doivent être certifiées et quelles ECE sont exemptées, les RU ATMF renverront à l'annexe A. Toutes les exigences relatives à la certification seront retirées des RU ATMF.

Par ailleurs, la référence à la législation nationale sera supprimée dans les RU ATMF étant donné que les règles de certification des ECE pour les véhicules en trafic international seront entièrement régies à l'échelon international. La référence précise à des instruments particuliers de l'UE sera supprimée dans les RU ATMF et remplacée par une référence générale afin d'éviter d'avoir à modifier les RU ATMF chaque fois que le droit de l'UE change. La corrélation exacte

entre le droit de l'UE et la COTIF est réglementée dans l'annexe A, ce qui simplifie le cadre juridique, en facilite l'adaptation et réduit le risque de conflits juridiques ou de divergences.

Enfin, les modifications aux RU ATMF rendront la CTE compétente pour déclarer l'équivalence entre les règles de l'UE et les règles de l'OTIF pour les ECE. Cette compétence est attribuée par analogie avec les RU APTU qui prévoient que la CTE est compétente pour déclarer l'équivalence, en termes de sécurité

ferroviaire, entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes.

Les notifications dépositaires relatives à cette révision des RU ATMF peuvent être consultées sur le site Internet de l'OTIF : notification dépositaire [NOT-22042](#) du 23 novembre 2022 concernant l'adoption des modifications ; [annexe à la notification NOT-22042](#) présentant les modifications adoptées ; notification dépositaire [NOT-23010](#) du 3 avril 2023 concernant l'entrée en vigueur au 1^{er} novembre 2023.

En résumé, les modifications aux RU ATMF concernant la certification des ECE permettront de préserver l'alignement des règles de l'UE et de l'OTIF concernant les responsabilités pour l'entretien des véhicules. Ces changements reflètent les exigences du secteur ferroviaire et mettent en lumière l'importance des approches fondées sur les risques afin de garantir la sécurité et la durabilité des opérations ferroviaires internationales.

Bas Leermakers

LE PROGRAMME DE RÉVISION DES STI DE L'UE ET SES CONSÉQUENCES POUR LES PTU DE L'OTIF

Les 29 et 30 mars derniers, au sein du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC), les États membres de l'UE ont voté sur le programme de révision « Rail numérique et fret vert » qui inclut des modifications aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire (RINF). Le processus de révision a duré deux ans. Les textes révisés ont été préparés par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en association avec des experts représentant le secteur ferroviaire et les autorités compétentes.

Le département de l'interopérabilité technique du Secrétariat de l'OTIF a participé en tant qu'observateur à certaines réunions préparatoires de l'Agence, avec pour objectif de veiller que les nouvelles dispositions des STI ne compromettent pas la préservation de l'alignement de la COTIF et du droit de l'UE. Quels sont les changements apportés aux STI et quelles seront les

conséquences pour les PTU de l'OTIF ?

La révision des STI couvre notamment les wagons de marchandises, la facilitation des transports combinés, la méthodologie pour l'évaluation des semelles de frein en matériaux composites, l'architecture des trains, l'ERTMS et les spécifications de radio mobile, les registres, ainsi que les interfaces pour la numérisation des services ferroviaires. Elle comprend également des mises à jour et l'harmonisation des normes et des règles d'exploitation. L'UE souhaitant encourager le déploiement des nouvelles technologies numériques par les chemins de fer, il importe que les règles d'exploitation dans les différentes STI intègrent les nouvelles exigences techniques et des paramètres mis à jour.

Le programme de révision « Rail numérique et fret vert » inclut des modifications aux STI et au

règlement d'exécution suivants :

1. règlement (UE) n° 321/2013 (STI Wagons) ;
2. règlement (UE) n° 1299/2014 (STI Infrastructure) ;
3. règlement (UE) n° 1300/2014 (STI PMR) ;
4. règlement (UE) n° 1301/2014 (STI Énergie) ;
5. règlement (UE) n° 1302/2014 (STI LOC&PAS) ;
6. règlement (UE) n° 1304/2014 (STI Bruit) ;
7. règlement d'exécution (UE) 2019/777 (règlement RINF).

Synthèse des modifications :

- La STI Wagons et la STI Infrastructure ont été modifiées afin de tenir compte du transport combiné, avec notamment des dispositions

relatives à la codification des lignes et des exigences pour l'arrimage des unités de chargement.

- La STI Wagons et la STI LOC&PAS ont été modifiées pour inclure des exigences fonctionnelles pour les détecteurs de déraillement.
- En plus des dispositions relatives à la codification des lignes, la STI Infrastructure a également été mise à jour avec des exigences pour les classes de trafic. Ces exigences ne seraient pas obligatoires dans la STI, mais elles pourraient être requises pour les corridors RTE-T.
- Des exceptions ont été prévues quant à la hauteur des quais pour le matériel roulant ne relevant pas du champ d'application de la STI LOC&PAS.
- Bien que les États membres de l'UE doivent encore convenir des détails, de nouvelles dispositions concernant les principes généraux pour les plans nationaux de mise en œuvre ont été ajoutées dans la STI Infrastructure.
- L'obligation de se conformer à la STI Infrastructure dépendra de si l'infrastructure est en phase de maintenance, de renouvellement ou de réaménagement. La conformité à la STI sera volontaire pour l'infrastructure en maintenance. En cas de renouvellement de l'infrastructure, la conformité sera requise pour la ou les parties renouvelées. En cas de réaménagement de l'infrastructure, la conformité à tous les paramètres sera requise.
- La STI PMR a été mise à jour afin de mieux définir les paramètres fondamentaux

visant à faciliter l'accès aux services ferroviaires pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite. Cette mise à jour inclut la définition de fauteuil roulant interopérable transportable par train, l'accès aux distributeurs automatiques de billets et la mise à disposition des informations de voyage sous formes orale, visuelle et tactile.

- Un nouveau terme (« véhicule spécial ») a été introduit dans la STI LOC&PAS comme terme générique recouvrant notamment les engins de voie, les véhicules d'inspection d'infrastructure, les véhicules d'urgence et les véhicules ferroviaires/routiers.
- Tous les constituants d'interopérabilité de la STI LOC&PAS devront avoir une déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi.
- Le concept des voitures « go everywhere » / à autorisation unique a été introduit, ravivant ainsi l'approche du RIC. Par conséquent, la STI LOC&PAS doit également inclure des exigences et des méthodes d'essai harmonisées pour la compatibilité électromagnétique, ainsi que la compatibilité et les interfaces avec les systèmes de détection des trains. Cette modification aura des répercussions sur les dispositions relatives à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire.
- Concernant l'interface avec le sous-système « énergie », la STI LOC&PAS a été modifiée pour inclure des spécifications harmonisées applicables au matériel roulant et aux installations fixes, en particulier des exigences concernant les charges de trafic et la capacité

de charge de l'infrastructure, des exigences pour l'exploitation avec plus de deux pantographes en même temps et la facilitation de l'équipement des trains existants avec des systèmes de mesure d'énergie.

- Les principales modifications à la STI Énergie incluent d'une part la clarification des définitions de « sous-stations », de l'alimentation électrique de traction ainsi que de la géométrie de la ligne aérienne de contact et de la qualité du captage de courant, et d'autre part l'alignement avec les dispositions de la STI LOC&PAS et la mise à jour des références aux normes.
- Une description détaillée de la procédure à suivre a été introduite à l'appendice F de la STI Bruit relatif à l'évaluation des performances acoustiques d'une semelle de frein. De nouveaux appendices ont été créés pour la liste des semelles de frein exemptées et pour les régimes de transition selon si le projet de matériel roulant se trouve en phase de conception ou de production.
- Des exigences supplémentaires ont été introduites pour les éléments de frottement pour freins agissant sur la table de roulement, à la suite des paramètres de limites de bruit au passage. Les freins agissant sur la table de roulement ont été considérés comme des constituants d'interopérabilité et nécessiteront donc une évaluation de la conformité.
- Les modifications au règlement d'exécution de la Commission relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire reflètent l'objectif de l'UE de disposer d'une base de données de référence unique pour les données

d'infrastructure, qui inclurait aussi les paramètres pour le transport combiné et l'énergie. Les spécifications concerneront non seulement la mise au point de cet outil, mais aussi les paramètres et les informations ne figurant actuellement que dans le livret de ligne.

Il est à noter qu'au terme de la révision de ces STI, aucune nouvelle compétence particulière ne sera requise pour les organismes d'évaluation lorsqu'ils procèdent à l'évaluation de la conformité de constituants d'interopérabilité ou de sous-systèmes.

À la suite de la révision des STI, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer a également été chargée de réviser la spécification du registre européen des types de véhicules autorisés et de mettre à jour les paramètres pour en assurer l'alignement.

Quelles conséquences pour les prescriptions techniques uniformes (PTU) de la COTIF ?

L'adoption du programme de révision des STI par l'UE pourrait avoir des répercussions sur

l'équivalence avec les PTU de la COTIF en vigueur. Or, préserver l'équivalence entre les PTU et les STI est indispensable à l'utilisation des véhicules en trafic international entre les États membres et non membres de l'UE. La CTE et son groupe de travail (WG TECH) vont donc examiner les modifications aux STI et préparer des propositions visant à modifier les PTU afin d'en préserver l'équivalence.

Maria Price

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN

(Berne/hybride, 20-24 mars 2023)

En mars 2023, la Réunion commune RID/ADR/ADN a tenu sa troisième 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 20 au 24 mars 2023 sous forme d'une réunion hybride. La moitié de la centaine de délégués et déléguées ont choisi de participer en présence.

23 États, l'Union européenne, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer, ainsi que 14 organisations non gouvernementales étaient représentés aux discussions.

Citernes

Les documents concernant les citernes ont été traités par le groupe de travail sur les citernes, qui s'est réuni en parallèle de la Réunion commune, également au format hybride. 26 experts et expertes de 11 États et 5 organisations non gouvernementales ont participé aux travaux de ce groupe de travail.

Approche rationalisée pour affecter les codes-citerne à des groupes de matières au 4.3.4.1.2 RID/ADR

Le 4.3.4.1.2 du RID et de l'ADR inclut l'approche rationalisée pour affecter les codes-citerne à des groupes de matières. Or, il a été constaté que plusieurs décisions de la Réunion commune concernant la colonne (12) du tableau A n'avaient pas été prises en compte dans ce paragraphe. L'une de

ces décisions était de limiter à 450 litres la capacité des récipients contenant des liquides inflammables visqueux dont le point d'éclair est inférieur à 23 °C, qui peuvent être affectés au groupe d'emballage III conformément au 2.2.3.1.4. Cette décision a supprimé la possibilité de transporter ces matières en citernes.

La Réunion commune a appuyé une proposition du Secrétariat en la matière et a mis à jour plusieurs passages du 4.3.4.1.2.

Disposition spéciale TE 16 pour les équipements des citernes

Le chapitre 6.8 du RID comporte la disposition spéciale TE 16 pour les équipements des citernes, selon laquelle aucune partie des wagons-citernes destinés au transport de matières comburantes de la classe 5.1, groupe d'emballage I, ne doit être en bois, à moins que celui-ci ne soit protégé par un enduit approprié. Si cette disposition avait été adoptée il y a plusieurs décennies, c'est parce que les matières comburantes, bien qu'elles ne soient pas elles-mêmes inflammables, peuvent causer un incendie en cas de contact avec des matières inflammables et combustibles et apportent l'oxygène nécessaire à leur combustion.

Le groupe de travail sur les citernes a confirmé que l'utilisation de bois dans la construction de citernes était très improbable et a recommandé la suppression de cette disposition spéciale du RID pour laquelle il n'y a pas d'équivalent dans l'ADR.

Soudures

La section 6.8.5 du RID/ADR comprend des prescriptions additionnelles concernant les matériaux et la construction des citernes soudées pour le transport de gaz liquéfiés réfrigérés ou ayant une pression d'épreuve d'au moins 10 bar. Lors des travaux de révision de la norme EN 14025 sur la conception et la construction des citernes sous pression métalliques, il est apparu que les dispositions relatives aux essais de coupons témoins (épreuves de résilience) imposés par la norme EN ISO 15614-1 ne permettent pas de garantir que les essais réalisés donnent des résultats conformes aux dispositions du 6.8.5.

La Réunion commune a décidé d'insérer au 6.8.2.1.23, lequel régit la réalisation et le contrôle des soudures, un nota visant à garantir l'application correcte des prescriptions concernant les épreuves de résilience.

Jauges de niveau en matériaux transparents

L'édition 2019 du RID/ADR avait vu l'introduction du 6.8.2.2.11 selon lequel des jauges de niveau qui sont en contact direct avec le contenu du réservoir ne peuvent pas être en verre ou en autres matériaux fragiles. Cette disposition s'inspirait d'une disposition similaire du chapitre 6.7 pour les citernes mobiles.

À sa session de mars 2022, la Réunion commune s'était penchée sur une question d'interprétation :

des matériaux transparents qui, contrairement au verre, ne sont pas fragiles peuvent-ils être employés ? Le groupe de travail sur les citernes avait alors estimé que les éléments transparents à travers lesquels l'on peut voir la matière dans le réservoir ne devraient pas être autorisés au chapitre 6.8. Il avait cependant longuement discuté des cas où étaient autorisés les éléments transparents, comme par exemple ceux protégeant les jauges de niveau, ceux des couvercles de trou d'homme des citernes transportant des produits pétroliers liquides ou ceux des équipements de service situés en aval de la première fermeture.

La Réunion commune a maintenant décidé d'un libellé ne spécifiant pas quand les éléments transparents sont autorisés. En revanche, il est précisé que les jauges de niveau ne peuvent pas être montées sur les réservoirs si elles comportent un matériau transparent pouvant, à tout moment, entrer en contact direct avec la matière transportée dans le réservoir. Ainsi, les matériaux transparents sont autorisés sur les équipements de service montés en aval du réservoir et pour lesquels il n'existe pas de risque comparable de fuite de matière en cas de défaillance, de dommage ou de cisaillement.

Les citernes construites avant le 1^{er} janvier 2025 pourront continuer à être utilisées grâce à une mesure transitoire. La proposition n'ayant été soumise que dans un document informel, les textes resteront entre crochets jusqu'à la prochaine Réunion commune afin que les délégations intéressées puissent revenir sur ceux-ci.

Définitions de « citerne en PRF » et « réservoir en PRF » au chapitre 6.9 du RID/ADR 2023

Il a été constaté que la définition du terme « citerne en plastique

renforcé de fibres » (« citerne en PRF ») ne cadrerait ni avec la définition générale du terme « citerne » au 1.2.1 du RID/ADR, ni avec la définition du terme « citerne mobile » figurant au 6.7.2.1. En effet, tandis que la définition générale du terme « citerne » suppose que le réservoir correspond à toute la partie de la citerne qui renferme la matière à transporter, la définition de « citerne en PRF » mentionne les fonds séparément du réservoir.

Le réservoir est la partie de la citerne contenant la matière à transporter et constituée d'un cylindre, de fonds (fermant le cylindre), d'ouvertures et de fermetures (p. ex. couvercles de trou d'homme). Or, la définition actuelle de « réservoir en PRF » mentionne uniquement le cylindre et omet probablement volontairement de mentionner les fonds de façon à ce que les cylindres en PRF mais à fonds métalliques soient également autorisés.

Dans la mesure où le nouveau chapitre 6.9 provient du Règlement type de l'ONU et s'applique également au trafic maritime, le groupe de travail sur les citernes est convenu qu'il ne pouvait qu'émettre une recommandation et que c'était au Sous-comité d'experts de l'ONU qu'il appartenait de prendre une décision. Il a proposé les nouveaux libellés suivants pour les définitions, qui devront être examinés par le Sous-comité d'experts de l'ONU à sa session de juin :

« “réservoir en PRF”, la partie de la citerne mobile contenant la matière à transporter et constituée d'une section cylindrique en PRF et de fonds en PRF ou en métal, y compris les ouvertures et leurs moyens d'obturation, mais à l'exclusion de l'équipement de service et de l'équipement de structure extérieur » ;

« “citerne en PRF”, une citerne mobile construite avec un réservoir en PRF munis d'équipements de service et d'équipements de structure ».

Marque pour les soupapes de sécurité selon le 6.8.3.2.9.6

Le groupe de travail sur les citernes a également discuté du fait que selon certaines autorités compétentes d'États membres, les citernes de gaz liquéfiés réfrigérés devaient elles-aussi porter la marque pour les soupapes de sécurité en application des nouvelles prescriptions du 6.8.3.2.9 de l'ADR.

Le groupe de travail sur les citernes et convenu que l'emploi de soupapes de sécurité sur les citernes destinées au transport de gaz liquéfiés réfrigérés, y compris les gaz inflammables, n'est pas régi au 6.8.3.2.9, mais aux 6.8.3.2.11 et 6.8.3.2.12. Or, ceux-ci ne font pas référence au marquage prévu au 6.8.3.2.9.6, de sorte que la marque pour les soupapes de sécurité ne doit pas être apposée sur ces citernes.

Par ailleurs, le 2.2.2.1.2 établit une distinction claire entre les gaz liquéfiés et les gaz liquéfiés réfrigérés, laquelle ne laisse aucune ambiguïté quant à l'applicabilité du 6.8.3.2.9 ou des 6.8.3.2.11 et 6.8.3.12.

Autres propositions

Extension de la disposition spéciale 668

La disposition 668 permet le transport à chaud de matières destinées au marquage routier de numéro ONU 3257 sans que celles-ci soient soumises aux autres prescriptions du RID ou de l'ADR. Certaines conditions doivent alors être respectées, comme la limite de capacité maximale de la chaudière

et la température maximale de la surface externe de la chaudière.

Lorsqu'ils sont transportés aux fins de la réparation de fissures dans le revêtement des routes, le bitume et les autres matières analogues, qui relèvent du numéro ONU 3257 uniquement en raison de leur température élevée, sont transportés dans des chaudières semblables à celles utilisées pour transporter les matières destinées au marquage routier.

La Réunion commune a adopté une proposition visant à étendre les facilitations prévues par la disposition 668 aux bitumes transportés aux fins de la réparation de fissures dans le revêtement des routes.

Transport des cartouches à gaz mises au rebut

La disposition spéciale 327 comporte des conditions facilitées pour le transport des générateurs d'aérosols au rebut acheminés en vue de leur élimination ou de leur recyclage. Les cartouches à gaz y ont également été incluses dans le cadre de la révision 2021. En revanche, l'on a alors manqué de mentionner également les cartouches à gaz mises au rebut dans la disposition spéciale pour le transport en colis W 14/V 14 qui prescrit le transport dans des wagons/véhicules ou conteneurs ouverts ou ventilés.

La Réunion commune a remédié à cette erreur et a décidé d'associer la disposition spéciale pour le transport en colis W 14/V 14 à toutes les rubriques du numéro ONU 2037 dans la colonne (16) du tableau A.

Emballage en commun de dihydroxyde de cobalt pulvérulent

Lorsque le nouveau numéro

ONU 3550 Poudre de dihydroxyde de cobalt a été introduit dans l'édition 2023 du RID/ADR/ADN, aucun code d'emballage en commun ne lui a été attribué dans la colonne (9 b) du tableau A. Or, si la colonne (9 b) ne contient aucun code, seules les dispositions générales s'appliquent, conformément aux explications figurant au 3.2.1 du RID/ADR (voir 4.1.1.5 et 4.1.1.6).

La Réunion commune a décidé d'attribuer au numéro ONU 3550 le code d'emballage en commun MP 18, comme pour les autres rubriques de la classe 6.1, code de classification T5, groupe d'emballage I. Le code d'emballage en commun MP 18 autorise, pour les quantités ne dépassant pas 0,5 kg par emballage intérieur et 1 kg par colis, l'emballage en commun avec des marchandises d'autres classes, à l'exception de la classe 7, ainsi qu'avec des marchandises qui ne sont pas soumises aux prescriptions du RID et de l'ADR.

Transport d'urgence de marchandises dangereuses

Il arrive régulièrement que des déchets dangereux soient trouvés dans des lieux publics et doivent être transportés dans un endroit sûr et approprié. Il peut par exemple s'agir de déchets de drogue, d'artifices de divertissement et de bouteilles à gaz. Les prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses ne peuvent alors pas être respectées car une classification des marchandises dangereuses sur place n'est pas possible et les emballages trouvés ne sont pas réglementaires.

La Réunion commune est convenue que les prescriptions du 1.1.3.1 d) et e) (applicables aux transports effectués par les autorités compétentes pour les interventions d'urgence et aux transports d'urgence destinés à

sauver des vies humaines ou à protéger l'environnement) autorisent les organismes publics (p. ex. police, douanes) à transporter des marchandises dangereuses dans le cadre de leurs fonctions pour la protection civile. Elle est également convenue que les prescriptions actuelles du RID/ADR/ADN sont suffisamment claires et qu'aucun complément n'est nécessaire.

Données figurant dans le document de transport

Les données devant figurer dans le document de transport en cas de transport de marchandises dangereuses sont listées au chapitre 5.4. Des renseignements supplémentaires peuvent cependant être exigés dans les dispositions spéciales du chapitre 3.3. En conséquence, une disposition générale concernant les renseignements supplémentaires visés dans les dispositions spéciales a été introduite au 5.4.1.1.21 du RID/ADR 2023.

Or, dans le cadre des travaux sur le règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (règlement eFTI), il a été constaté que des renseignements supplémentaires étaient également exigés à divers endroits des chapitres 3.5, 4.1, 4.2, 4.3 et 5.5. Les développeurs travaillant sur les systèmes électroniques destinés à remplacer la documentation papier ne sont pas nécessairement experts du droit relatif aux marchandises dangereuses et peuvent ne pas savoir que des prescriptions concernant la documentation apparaissent ailleurs qu'au chapitre 5.4.

La Réunion commune a décidé de mentionner au 5.4.1.1.21 les autres parties du RID/ADR/ADN dans lesquelles des renseignements peuvent dans certains cas être exigés.

Rapports des groupes de travail informels

Transport d'aluminium fondu de numéro ONU 3257

Afin d'éviter le réchauffement énergivore du métal refroidi, c'est à l'état fondu que l'aluminium est transporté des fonderies aux usines de transformation, en particulier de l'industrie automobile. Le point de fusion de l'aluminium est d'environ 660 °C. Pour ce transport, ce sont donc des récipients isolés et munis d'un revêtement réfractaire – les cuves – qui sont utilisés. Considéré comme une marchandise dangereuse en raison de sa température élevée, l'aluminium fondu relève du numéro ONU 3257 Liquide transporté à chaud, n.s.a., de la classe 9. Conformément à la disposition spéciale VC 3 figurant au 7.3.3.1 du RID/ADR, il est transporté suivant les conditions définies par l'autorité compétente du pays d'origine.

À sa session du printemps 2021, la Réunion commune avait décidé d'établir un groupe de travail informel dans le but d'introduire dans le RID/ADR des prescriptions pour le transport d'aluminium fondu devant remplacer les conditions nationales définies par les autorités compétentes. L'élément déclencheur avait été un accident survenu en février 2018 sur une autoroute allemande, lors duquel un véhicule articulé transportant de l'aluminium fondu à l'international avait dérapé et s'était renversé. Plus de 5 tonnes d'aluminium liquide à 800 °C s'étaient alors déversées sur la chaussée. Le revêtement routier avait dû être remplacé à

grande échelle (voir Bulletin 4/2022, p. 35).

Le groupe de travail a élaboré des prescriptions pour la construction, le contrôle et le marquage des cuves. Ainsi, l'isolation des cuves doit garantir que la température en surface ne dépasse pas 130 °C. De plus, les autres usagers du transport ne doivent pas pouvoir toucher la cuve dans des conditions normales de transport. Les véhicules transportant les cuves doivent être équipés d'un système de stabilisation. En plus du cours de formation de base prévu au 8.2.1.2 de l'ADR, le personnel de conduite doit recevoir une formation complémentaire sur tous les risques du transport d'aluminium fondu.

Une disposition transitoire prévoit que les cuves construites avant le 1^{er} juillet 2025 pourront continuer à être utilisées sous réserve de l'accord des autorités compétentes des pays dans lesquels elles sont employées.

Étant donné que l'aluminium fondu est transporté uniquement par la route, la Réunion commune a décidé de n'introduire les nouvelles prescriptions, réunies dans la nouvelle disposition complémentaire AP 11, que dans l'ADR. C'est au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) qu'il appartient de prendre la décision finale.

Transport de déchets

Le RID/ADR comporte au

point 1.1.3.1 a) une exemption générale pour les transports de marchandises dangereuses effectués par des particuliers. L'une des conditions principales de cette exemption est que les marchandises doivent être conditionnées pour la vente au détail et destinées à un usage personnel. Cette exemption générale ne s'applique pas en revanche au transport en déchetterie de ces marchandises dangereuses au terme de leur durée de vie.

La Réunion commune a adopté une proposition de texte élaborée par le groupe de travail sur le transport de déchets sur la base du 1.1.3.1 a) actuel. Selon cette nouvelle exemption, l'emballage original de vente au détail n'est pas nécessaire pour le transport en tant que déchet.

Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune aura lieu du 19 au 29 septembre 2023 à Genève sous forme présentielle. Elle sera principalement consacrée à l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la 23^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, préparée par un groupe de travail ad hoc les 26 et 27 avril 2023.

Jochen Conrad

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2023

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
6 septembre	Groupe mixte d'experts pour la coordination		Berne - Suisse
7-8 septembre	50 ^e session du Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH)		Berne - Suisse
19-29 septembre	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Genève - Suisse
7 novembre	Événement anniversaire spécial « Les RU CIM et RU CIV : Retours d'expérience et perspectives. »	à confirmer	Berne - Suisse
7-9 novembre	Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale		Berne - Suisse
14-15 novembre	51 ^e session du Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH)	Ministère des transports du Royaume-Uni	Londres Royaume-Uni
20-24 novembre	16 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		Royaume-Uni
29-30 novembre	138 ^e session du Comité administratif		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2023

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
21-22 juin	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
3-7 juillet	62 ^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse
4 juillet	Présentation au séminaire du European Training Centre for Railways (ETCR)	ETCR*	Bruxelles - Belgique (RÉUNION HYBRIDE)
5 juillet	Atelier de retour d'expérience sur la révision des STI	ERA	Bruxelles - Belgique
10-12 juillet	Session extraordinaire du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2)	CEE-ONU	Genève - Suisse
22-24 août	Groupe d'experts sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
24-26 octobre	Commission pour le droit des transports de l'OSJD dans le domaine des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses	OSJD	Varsovie - Pologne

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

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2023

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
6-10 novembre	114 ^e session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
7-8 novembre	Groupe d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'UIC	UIC	Sopron - Hongrie
7-9 novembre	Commission des infrastructures et du matériel roulant	OSJD	Varsovie - Pologne (RÉUNION À DISTANCE)
13-16 novembre	12 ^e session de la Commission préparatoire pour l'établissement du Registre international pour le matériel roulant ferroviaire conformément au Protocole ferroviaire de Luxembourg	UNIDROIT	Rome - Italie
14-17 novembre	Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2)	CEE-ONU	Genève - Suisse
21-22 novembre	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
27-28 novembre	10 ^e Réunion annuelle des organisations internationales	OCDE	Paris - France
27 novembre - 6 décembre	63 ^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse



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

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