



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°4/2023

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

ACTUALITÉS OTIF

- 3 Le Forum sur les transports durables mondiaux à Pékin
- 4 Rencontre au sommet : OTIF – NRA
- 5 Visite au ministère fédéral du numérique et des transports à Berlin
- 5 Visite de courtoisie
- 6 Rencontres au 4^e Forum « Route de la Soie » de Tbilissi
- 7 Les anniversaires des Règles uniformes CIM et CIV
- 8 Le Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) à Londres
- 8 La 16^e Assemblée générale de l'OTIF : 25 et 26 septembre 2024

COTIF

- 8 Notifications dépositaires

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 9 Atelier interrégional sur la gestion des corridors de transport multimodal
- 10 Travaux de rénovation du siège de l'OTIF
- 10 L'OTIF à l'ère de la rédaction inclusive

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 11 Résultats de la 6^e session du Groupe mixte d'experts pour la coordination

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 13 62^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU
- 19 Réunion commune RID/ADR/ADN
- 24 Les mouvements transfrontières de déchets : situation juridique actuelle et évolutions (première partie)

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

31

ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs

Le 7 novembre 2023, les 130 ans des CIM et les 95 ans des CIV ont été célébrés par l'OTIF et la communauté des parties à ces instruments. Après la célébration des 20 ans de l'adoption du Protocole de Vilnius en 2019, ce fut à nouveau l'occasion de fêter comme il se devait un anniversaire important du droit international ferroviaire.

L'événement anniversaire a ouvert la 5^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale. Il a été l'occasion de présenter une rétrospective historique, de tirer un état des lieux, ainsi que de discuter en particulier d'une refonte éventuelle du droit international ferroviaire.

Les représentants et représentantes des membres de l'OTIF mais aussi du secteur et de la communauté scientifique ont pu y présenter des contributions fouillées et parfois sources de controverses. Nous remercierons ici vivement tous ceux et celles qui ont contribué à la réussite de cet événement.

Vous trouverez dans ce nouveau numéro du Bulletin des articles concernant les visites du Secrétaire général en Chine et en Géorgie qui mettent en lumière l'étendue du champ d'application de la COTIF et ses possibilités d'extension. Cela fait en effet bien longtemps que celui-ci ne se limite plus à l'Europe et à l'Afrique du Nord.

Un point sur la 51^e session du Groupe de travail permanent sur la technique qui s'est tenue à Londres sur invitation du Royaume-Uni, des informations sur les travaux de rénovation du bâtiment de l'OTIF et une annonce concernant la très prochaine 16^e Assemblée générale de l'OTIF en septembre 2024 figurent également dans ce numéro.

Je vous souhaite à toutes et tous de joyeuses fêtes ainsi qu'une bonne et heureuse année 2024 !

Wolfgang Küpper
Secrétaire général



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

LE FORUM SUR LES TRANSPORTS DURABLES MONDIAUX À PÉKIN

Les 25 et 26 septembre 2023 s'est déroulé à Pékin le Forum sur les transports durables mondiaux sous les auspices du ministère des transports de la République populaire de Chine. Le Forum répond à la Déclaration de Pékin du 14 octobre 2021, publiée à la suite de la deuxième Conférence mondiale des Nations unies sur les transports durables.

Le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), M. Wolfgang Küpper, et le chef du département juridique du Secrétariat de l'OTIF, M. Aleksandr Kuzmenko, ont été invités à y participer.

Le Forum avait pour titre « Les transports durables : travailler ensemble pour promouvoir le développement mondial ».

Le Secrétaire général s'est exprimé à trois reprises.

Tout d'abord, le 25 septembre 2023, le Secrétaire général a participé à la session plénière lors de la cérémonie d'ouverture.

Ensuite, au titre des remarques liminaires à l'atelier portant sur le développement plus vert, numérique et intelligent du secteur ferroviaire, il a présenté l'OTIF et son importance dans le développement du trafic euro-asiatique. Il a souligné que l'OTIF avait pour objectif d'assurer l'interopérabilité juridique et technique du transport ferroviaire transfrontalier et permettait une application uniformisée de règles juridiques similaires en ce qui concerne les contrats de transport, le transport des marchandises dangereuses et l'interopérabilité technique. Au titre des remarques liminaires se sont également exprimés M. Fei Dongbin, directeur de l'Administration nationale des chemins de fer chinoise (NRA) ; M. He Huawu, membre de l'Académie chinoise d'ingénierie ; M. Mirosław Antonowicz, président du Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ; M. Qian Ming, directeur général adjoint de la China State Railway Group Company, Ltd. (China Railway) ; M. Sun Yongcai, président du conseil d'administration de la China

Railway Rolling Stock Corporation, Ltd. (CRRC).

Puis le 26 septembre 2023, lors de la session 3 sur le développement par l'innovation et notamment les transports intelligents, le Secrétaire général a effectué une présentation sur l'importance d'un droit des transports internationaux ferroviaires qui soit moderne et harmonisé. Cette session 3 était présidée par M. Fei Dongbin, directeur de l'Administration nationale des chemins de fer chinoise (NRA) et animée par M. Ismail Abdel Ghafar Ismail Farag, président de l'Académie arabe des sciences, de la technologie et du transport maritime.



Enfin, le Secrétaire général de l'OTIF a prononcé un discours lors de la table ronde des ministres sur la gouvernance mondiale et l'établissement d'un partenariat pour des transports mondiaux durables, dont voici une traduction :

« Excellences
Mesdames les déléguées,
Messieurs les délégués,
Mesdames et messieurs,

C'est un grand honneur pour moi, en tant que Secrétaire général de l'OTIF, de pouvoir m'adresser à vous lors de cette table ronde des ministres.

Cela témoigne de l'importance du transport international ferroviaire à la fois comme solution et outil en vue de parvenir à un système de transports durable et plus écologique.

L'amélioration du cadre politique pour les transports ferroviaires est cependant loin de se limiter à l'Asie et à l'Europe.

La demande pour toutes sortes de transport ferroviaire et de systèmes ferroviaires est aujourd'hui mondiale.

Le rôle international de la convention COTIF et de l'OTIF s'est grandement accru au fil des années, comme en témoignent un certain nombre de faits :

Premièrement, le Protocole de Vilnius a eu 20 ans en 2019. Sortie renforcée du processus de Vilnius, l'OTIF a montré sa grande capacité

d'adaptation ; or cette flexibilité sera également primordiale pour ses futures tâches.

Avec le Protocole de Vilnius, l'OTIF s'est également vu confier de nouvelles responsabilités pour l'interopérabilité et l'harmonisation techniques en dehors de l'Union européenne.

L'harmonisation technique n'a dès lors plus incombé aux chemins de fer, mais est formulée en termes de spécifications nationales claires. Les appendices ATMF et APTU sont désormais un élément indispensable de l'acquis.

Deuxièmement, l'acquis juridique général de l'OTIF suscite un intérêt fort et croissant. Le RID est un bon exemple de dispositions bien mises en œuvre sur la base d'une approche multilatérale, qui sont adaptées et modernisées à intervalles courts. L'application de cette partie importante de la COTIF suscite l'intérêt dans le monde entier.

Enfin, l'adhésion à l'OTIF conserve

son attrait. Le transport ferroviaire euro-asiatique de conteneurs a encore du potentiel. Le transport par le rail est plus rapide que par la mer et moins cher que par l'avion.

Le secteur a exprimé une forte volonté de réaliser ces opérations de transport au moyen d'un système juridique moderne, flexible et performant pour le transport ferroviaire.

J'en suis certain, toutes ces évolutions permettront à l'OTIF et ses partenaires d'atteindre leur but : celui de contribuer à améliorer les conditions juridiques pour la réalisation de transports ferroviaires internationaux efficaces. Je vous souhaite des discussions riches et constructives. »

Le Secrétaire général de l'OTIF remercie vivement le ministère des transports de la République populaire de Chine pour son invitation et l'excellente organisation de l'événement. Il se félicite de la participation de l'OTIF à ce forum.

RENCONTRE AU SOMMET : OTIF – NRA

Le 27 septembre 2023, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a rencontré le directeur de l'Administration nationale des chemins de fer chinoise (NRA), M. Fei Dongbin, à Pékin. La rencontre marque l'intensification de la coopération entre l'OTIF et la NRA sur les bases du mémorandum d'accord signé en 2016.

M. Küpper et M. Fei ont notamment discuté des prochaines étapes du processus d'adhésion de la Chine à l'OTIF.

Le Secrétaire général se félicite de cette réunion et remercie le directeur de la NRA.



VISITE AU MINISTÈRE FÉDÉRAL DU NUMÉRIQUE ET DES TRANSPORTS À BERLIN

Le 13 octobre le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, s'est rendu à Berlin au ministère fédéral allemand du numérique et des transports (BMDV). Il a rencontré M^{me} Corinna Salander, récemment nommée à la tête du

département des chemins de fer au sein du BMDV.

L'objectif de la rencontre était pour le Secrétaire général de présenter les travaux menés actuellement au sein de l'OTIF et notamment le

projet de stratégie à long terme.

Le Secrétaire général de l'OTIF remercie vivement M^{me} Corinna Salander pour sa disponibilité et leurs discussions intéressantes.

VISITE DE COURTOISIE

Le 19 octobre 2023, S.E. M^{me} Andrea Bekić, ambassadrice de Croatie, s'est rendue dans les locaux temporaires de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires pour une visite de courtoisie. Elle s'est entretenue avec le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, qui lui a présenté le rôle et les activités de l'OTIF.

Le Secrétaire général se félicite de cette visite et remercie M^{me} l'ambassadrice pour sa venue.



RENCONTRES AU 4^e FORUM « ROUTE DE LA SOIE » DE TBILISSI

Les 26 et 27 octobre 2023 s'est tenu à Tbilissi le 4^e Forum « Route de la Soie ». Intitulée « *Connecting Today, Resilient Tomorrow* », cette édition était organisée par le ministère de l'économie et du développement durable et le ministère des affaires étrangères de Géorgie. Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a assisté à l'événement.

Le corridor de transport international transcasprien, ou « corridor médian », est considéré comme un itinéraire alternatif intéressant pour le transfert d'une part considérable de l'important trafic euro-asiatique ferroviaire de conteneurs, lequel est en plein essor. Néanmoins, la paix et la stabilité politique dans la région seront nécessaires à cette évolution.

Dans le cadre du forum, M. Küpper a pu s'entretenir avec M. Guram Guramishvili, vice-ministre de l'économie et du développement durable de Géorgie, et M. Erekle Kezherashvili, directeur de l'agence des transports ferroviaires de Géorgie. Les deux parties ont discuté du rôle de la Géorgie au sein

de l'OTIF et du rôle de l'OTIF pour la Géorgie. La Géorgie porte un grand intérêt aux travaux de l'OTIF et se trouve être un membre actif du Comité administratif. Messieurs Küpper, Guramishvili et Kezherashvili se sont accordés pour dire qu'il profite aux deux parties que la Géorgie soit membre de l'OTIF.

Messieurs Guramishvili et Kezherashvili ont souligné que les investissements et améliorations de la ligne ferroviaire internationale Bakou-Tbilissi-Kars (BTK) sont en cours. La Géorgie investit massivement dans l'infrastructure

et le matériel roulant ferroviaires, tant au niveau national qu'au niveau international. Les grands travaux (nationaux et pour la BTK) se concluront d'ici la fin de l'année prochaine.

Le Secrétaire général de l'OTIF a expliqué le fonctionnement et le contexte du Protocole ferroviaire de Luxembourg, ses avantages et le futur rôle de l'OTIF comme secrétariat de l'Autorité de surveillance du Protocole.

Le Secrétaire général se félicite de cette rencontre.



Guram Guramishvili (à gauche), Erekle Kezherashvili (à droite)



LES ANNIVERSAIRES DES RÈGLES UNIFORMES CIM ET CIV

Le 7 novembre 2023, avec le soutien de l'Office fédéral des transports et du Département fédéral des affaires étrangères de la Confédération suisse, l'OTIF a célébré les 130 ans et les 95 ans d'entrée en vigueur respectifs des Règles uniformes (RU) concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV).

L'événement intitulé « Les RU CIM et RU CIV : Retours d'expérience et perspectives. » a rassemblé plus de 70 participants et participantes ainsi que 15 intervenants et intervenantes. Trois discussions ont été organisées sous forme de tables rondes. Il s'agissait de donner la parole aux utilisateurs directs des CIV et CIM, d'entendre leurs expériences et leurs besoins.

Les discours d'ouverture de l'événement ont été prononcés par M. Wolfgang Küpper, Secrétaire général de l'OTIF, M^{me} Andrea Pearson, vice-présidente de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale

de l'OTIF, ainsi que directrice adjointe des transports ferroviaires internationaux et du fret ferroviaire au ministère des transports du Royaume-Uni, et M. Peter König, délégué aux aspects juridiques liés à la numérisation à l'Office fédéral des transports suisse. Les conclusions en fin de journée ont été rendues par M. Gilles Mugnier du Comité international des transports ferroviaires et M. Wolfgang Küpper.

Les discussions tout au long de l'événement ont été vives, intéressantes et riches d'enseignements. Le Secrétariat remercie chaleureusement l'ensemble des intervenants et intervenantes pour leur présence, leur disponibilité et leur expertise : M. Oktay Aydinoglu, chef adjoint du département « Fret », TCDD Transport JSC ; M. Paul-Émile Boutin, conseiller juridique, SNCF Voyageurs ; Cristian Cuenca, conseiller juridique, chef du service « Douanes et assurances », DB Cargo AG ; Marc Debrincat, représentant de la Fédération européenne des voyageurs en tant que délégué général de la Fédération nationale (française) des associations d'utilisateurs des

transports ; M. Andreas Felder (animateur), co-chef de la section « Affaires internationales », Office fédéral des transports suisse ; M^{me} Clio Liégeois, (animatrice) conseillère juriste, chef du service « Réglementation » de la DG Politique de mobilité durable et ferroviaire du Service public fédéral belge des transports ; M. Christophe Paulin, professeur des universités, Université Toulouse Capitole ; M. Darius Pranka, chef de la numérisation des documents et de la conformité, Chemins de fer lituaniens, LTG Cargo ; M^{me} Nina Scherf, conseillère juridique principale, Comité international des transports ferroviaires (CIT) ; M. Wessel Sijl, directeur de la législation douanière et des transports, DB Cargo Nederland N.V ; M. Philip Van den Bosch (animateur), directeur adjoint « Fret », Union internationale des chemins de fer (UIC) ; M. Gerald Wieser, chef du département « Réclamations et assurances », Rail Cargo Group ; M^{me} Susanna Zappa, spécialiste douane, CFF Cargo,

L'ensemble du programme est disponible [ici](#).



LE GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT SUR LA TECHNIQUE (WG TECH) À LONDRES

La 51^e session du Groupe de travail permanent sur la technique s'est tenue les 14 et 15 novembre 2023 à Londres au format hybride, avec l'accueil et le soutien du ministère des transports du Royaume-Uni (DfT) qui a pris en charge l'organisation de l'événement.

Lors de cette session, les discussions pour la révision de certaines prescriptions techniques

uniformes (PTU) ont été engagées. Il s'est plus précisément agi des PTU Wagons, Bruit et CTCl. Ensuite, les discussions ont continué au sujet du document explicatif de la PTU CTCl, du guide d'application de la PTU LOC&PAS et enfin de la rédaction de l'annexe D aux Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

Le 15 novembre dans l'après-midi,

une visite du centre d'ingénierie de l'Eurostar (*Temple Mills Depot*) a été proposée à l'ensemble des participantes et participants.

Le Secrétariat de l'OTIF remercie vivement le ministère des transports du Royaume-Uni pour son accueil et son soutien.

LA 16^e ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OTIF : 25 ET 26 SEPTEMBRE 2024

La 16^e Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires se tiendra les 25 et 26 septembre 2024 à Berne, à l'Union postale universelle.

L'Assemblée générale se compose de tous les membres de l'OTIF. Elle est l'organe décisionnaire suprême de l'OTIF (article 14, COTIF 1999).

Peuvent également assister à la réunion, sur invitation et en tant qu'observateurs, les États intéressés par une adhésion à la COTIF ainsi que les organisations et associations internationales liées au secteur ferroviaire.

À sa 16^e session, l'Assemblée générale devra élire la Secrétaire générale ou le Secrétaire général

([Appel à candidatures pour l'élection de la Secrétaire générale ou du Secrétaire général](#)), désigner les membres du Comité administratif, adopter la stratégie à long terme et fixer le montant maximal des dépenses de l'Organisation.

NOTIFICATIONS DÉPOSITAIRES

Depuis septembre 2023 ([Bulletin 3/2023](#))

NOT-23018	19.9.2023	Norvège – Approbation des modifications à la COTIF et aux appendices D, F et G adoptées par la 12 ^e Assemblée générale
NOT-23019	19.9.2023	Norvège – Approbation des modifications à la COTIF et aux appendices E et G adoptées par la 13 ^e Assemblée générale
NOT-23022	30.11.2023	Entrée en vigueur des dispositions adoptées par la Commission d'experts techniques en sa 15 ^e session des 13 et 14 juin 2023.

ATELIER INTERRÉGIONAL SUR LA GESTION DES CORRIDORS DE TRANSPORT MULTIMODAL

Un atelier interrégional consacré à la gestion des corridors de transport multimodal s'est tenu, le 4 septembre 2023, dans le cadre du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP. 5) de la CEE-ONU.

L'atelier s'est tenu en partie sous forme hybride, afin de permettre d'élargir les consultations. Il a en effet été organisé par le secrétariat de la CEE-ONU, avec le concours des représentants et représentantes des quatre autres commissions régionales des Nations Unies, que sont la Commission économique pour l'Afrique, la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale, la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, qui ont défini au sein de leur région respective les méthodes favorisant les meilleures pratiques dans le but de les présenter.

L'atelier était adressé aux acteurs nationaux intéressés, notamment aux ministères des transports, aux entreprises ferroviaires nationales, aux gestionnaires et aux exploitants d'infrastructures de transport, ainsi qu'aux associations du secteur privé, aux ONG et au monde universitaire.

Il avait pour objectif de fournir une plate-forme pour :

- échanger sur les dernières tendances, possibilités et défis dans le domaine de la gestion des corridors de transport multimodal, et en particulier sur les aspects juridiques, institutionnels et réglementaires dans les différentes régions ;
- discuter de l'introduction d'un mécanisme formalisé de gestion des corridors comme outil visant à réduire le degré de fragmentation institutionnelle et réglementaire et ainsi stimuler les efforts d'opérationnalisation à l'échelle internationale/des corridors ;
- identifier des recommandations universelles et des principes communs pour améliorer la gestion des corridors de transport aux niveaux régional et interrégional.

L'atelier a été divisé en plusieurs sessions consacrées aux thèmes suivants :

- Planter le décor – La mise en place d'un cadre réglementaire pour la gestion des corridors multimodaux
- Leçons tirées des approches

de gestion des corridors dans la région eurasiatique

- La région Moyen-Orient et Afrique du Nord
- La région Amérique latine
- Expériences et options de financement pour la gestion de corridors de transport multimodal

Aux côtés d'autres éminents intervenants et intervenantes d'Europe, d'Asie, du Proche et du Moyen-Orient, de l'Afrique et de l'Amérique latine dans les différentes sessions de l'atelier, le Secrétaire de l'OTIF a été invité à présenter en quoi la COTIF et ses appendices peuvent faciliter le transport ferroviaire international de marchandises dans la région eurasiatique et ainsi apporter quelques éléments de réflexion sur son application à l'heure actuelle ou sur l'extension possible de son application dans l'avenir.

Iris Gries

TRAVAUX DE RÉNOVATION DU SIÈGE DE L'OTIF

Les travaux de rénovation du siège de l'OTIF débuteront en janvier 2024.

Alors que le permis de travaux avait été obtenu dès décembre 2022, les dernières décisions attendues sur la diversification du financement du projet ne sont intervenues qu'en novembre 2023. Les travaux seront financés par un prêt à taux préférentiel obtenu auprès de l'État hôte (Confédération suisse, Canton de Berne et Ville de Berne) et par les fonds propres de l'Organisation.

La rénovation sera une avancée en matière de développement

durable, l'Organisation aspirant à la certification Minergie Eco du bâtiment. Avec cette certification, l'Organisation vise, au-delà d'une réduction significative de sa consommation d'énergie dans les années futures, un bâtiment plus « sain » car les matériaux utilisés par les entreprises impliquées dans le projet de rénovation doivent être écologiques et exempts de substances nocives.

Le bâtiment sera résolument tourné vers l'avenir et offrira une flexibilité qui permettra de couvrir les différents scénarios envisageables pour les 50 à 60 prochaines

années : l'adhésion de nouveaux membres ; l'organisation, au siège, des réunions des organes de l'OTIF avec interprétation simultanée ; l'ajout de nouvelles langues de travail ; de nouvelles missions pour l'OTIF, etc.

Les travaux de rénovation vont durer jusqu'au premier trimestre de 2025.

**Lunesterline
ANDRIAMAHATAHITRY**

L'OTIF À L'ÈRE DE LA RÉDACTION INCLUSIVE

Dans le dernier numéro du Bulletin ([voir Bulletin 3/2023, p. 9](#)), nous vous informions dans l'article « L'utilisation d'un langage inclusif à l'OTIF » que des lignes directrices pour l'utilisation d'un langage inclusif avaient été préparées par le département de la traduction du Secrétariat à la demande de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale de l'OTIF.

Les lignes directrices forment un outil interne qui offre des recommandations et orientations générales à suivre pour une communication et un langage plus inclusifs dans le respect des normes et usages linguistiques, dans l'objectif de faciliter la rédaction « inclusive » des textes du droit institutionnel de l'Organisation, mais aussi de ses diverses publications et textes de

communication générale.

Après mise en page et habillage graphique par le département de la communication, cet outil moderne, flexible et « vivant » est désormais

disponible sur le site Internet de l'OTIF sous [Médias > Utilisation d'un langage inclusif](#).

Joana Meenken



RÉSULTATS DE LA 6^e SESSION DU GROUPE MIXTE D'EXPERTS POUR LA COORDINATION

À sa 6^e session le 6 septembre 2023, le Groupe mixte d'experts pour la coordination a formulé un avis concernant la migration des exigences du RID relatives aux wagons vers les PTU et STI. Cet avis constitue une étape importante de la mise en œuvre des conclusions du groupe de travail RID-ATMF de 2017, à savoir que les objectifs de sécurité généraux concernant les véhicules transportant des marchandises dangereuses devraient être définis dans le RID tandis que les exigences techniques pour les véhicules devraient être énoncées dans les PTU et STI pertinentes. Quels sont les avantages de cette approche, comment les travaux ont-ils été menés et quelles sont les modifications proposées au RID et aux PTU et STI ?

Organisée par le Secrétariat de l'OTIF, la session du Groupe mixte d'experts pour la coordination s'est tenue à Berne au format hybride. Des déléguées et délégués des États membres suivants ont participé à la réunion : Albanie, Algérie, Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Finlande, Géorgie, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Maroc, Pays-Bas, Pologne, Suisse et Türkiye.

La Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer y ont représenté l'Union européenne.

Les parties prenantes suivantes ont représenté le secteur : Association des organismes notifiés (NB-Rail), Communauté européenne du rail (CER), Conseil européen de l'industrie chimique (Cefic), *International Union of Wagon Keepers (UIP)* et Union internationale des chemins de fer (UIC). Un représentant du Conseil de coopération du Golfe (CCG) a également participé.

M. Rainer Kogelheide (UIP) a été proposé puis élu à la présidence de la session.

Les exigences relatives aux véhicules actuellement définies dans le RID concernent l'absorption des forces à la charge maximale admissible, la distance minimale entre les tampons et le réservoir, l'absorption minimale d'énergie en cas de collision ou d'accident

et les mesures servant à éviter le chevauchement des tampons et à limiter les dommages en cas de chevauchement. La migration de ces exigences depuis le RID vers les PTU et STI vient à point nommé puisque tant les spécifications et la future mise en œuvre des attelages automatiques numériques que leurs effets sur le transport de marchandises dangereuses sont discutés au sein de l'OTIF et de l'UE.

La migration vers les PTU et STI facilitera l'évaluation par les « organismes notifiés » selon les STI et les « organismes d'évaluation » selon les PTU des exigences existantes du RID et permettra d'obvier au risque de duplication des contrôles et d'éviter les incohérences dans le processus d'évaluation. Cela clarifiera également quelles sont les exigences qui doivent être évaluées.

La migration facilitera de plus les révisions à venir de la STI Wagons et de la STI LOC&PAS aux fins de l'introduction des attelages automatiques numériques et d'autres exigences relatives à la sécurité, ainsi que de la future utilisation de ceux-ci dans les wagons destinés à transporter des marchandises dangereuses avec un niveau de sécurité équivalent ou supérieur.

Il y aura également des avantages concernant le marquage des

véhicules, puisque le marquage des citernes (« TC » ou « TE ») sera complété par le nouveau marquage des équipements des véhicules (« WE ») qui indiquera les mesures de protection à bord du véhicule et dépendra des types de matières pouvant être transportées.

En amont de la session du Groupe mixte, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer a tenu plusieurs ateliers et réunions d'experts pour préparer les projets de texte qui servirait de base à l'avis du Groupe mixte. La participation était ouverte aux expertes et experts du RID ainsi que de l'interopérabilité technique et de la sécurité venus du secteur, aux autorités compétentes et au Secrétariat de l'OTIF. C'est lors de ces réunions que les exigences nécessaires ont été identifiées et que les modifications nécessaires dans le RID et dans les PTU et STI ont été rédigées, tout en veillant à la cohérence entre ces deux domaines réglementaires.

Principaux éléments des modifications proposées pour le RID

- Introduction d'objectifs de sécurité généraux concernant les dispositions relatives aux véhicules au chapitre 7.1 et suppression des dispositions qui figureront à l'avenir dans la PTU Wagons et la STI Wagons
- Ajout d'une nouvelle définition de « organisme

d'évaluation », de l'abréviation « PTU Wagons » et de références aux termes utilisés dans la législation de l'Union européenne

- Ajout d'une nouvelle colonne dans le tableau A au chapitre 3.2 et affectation des dispositions spéciales d'équipement des wagons (WE) aux numéros ONU concernés
- Introduction de mesures transitoires pour garantir l'application cohérente du marquage des citernes (TC et TE) et des équipements des wagons (WE)

Principaux éléments des modifications proposées pour la PTU/STI Wagons

- Introduction dans le texte juridique principal d'une nouvelle disposition sur les exigences spécifiques pour les wagons relevant du chapitre 7.1 du RID
- Introduction d'un nouvel appendice I « Exigences spécifiques pour les wagons

destinés au transport de marchandises dangereuses », énonçant les exigences détaillées relatives aux véhicules permettant d'atteindre les objectifs de sécurité généraux définis dans le RID

- Introduction, dans la STI Wagons spécifiquement, de modifications visant à inclure la conformité avec les WE du RID comme nouveau paramètre dans le registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (RETVA)

Dans son rôle tel que défini dans son règlement intérieur, le Groupe mixte d'experts pour la coordination a formulé un avis, signé par le président de la session, qu'il a adressé :

- à la Commission d'experts du RID de l'OTIF,
- à la Commission d'experts techniques de l'OTIF,
- au Comité pour le transport de marchandises dangereuses de la Commission européenne,

- au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires de la Commission européenne.

Les entités susmentionnées devront chacune examiner l'avis du Groupe mixte et l'adoption des modifications proposées qui relèvent de leurs compétences, suivant un calendrier qui dépendra de leur programme de travail respectif. Toutes les procédures requises devraient pouvoir être conclues pour une entrée en vigueur en janvier 2027.

La prochaine session du Groupe mixte est prévue pour le 17 septembre 2024 à Berne. Elle se tiendra au format hybride.

L'avis et le rapport de session du Groupe mixte d'experts pour la coordination sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF sous : [Activités > Marchandises dangereuses > Groupe mixte d'experts pour la coordination > Rapports](#)

Départements de l'interopérabilité technique et du RID

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

(Genève, 3-7 juillet 2023)

Le Sous-comité d'experts de l'ONU s'est réuni pour sa 62^e session, qui a ouvert le cycle biennal 2023-2024. Les décisions du Sous-comité seront intégrées dans la 24^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 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Traditionnellement, peu de décisions sont prises à la première session d'un cycle, mais les grands travaux des deux années à venir sont identifiés.

La 62^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU s'est tenue du 3 au 7 juillet 2023 sous la présidence de M. Duane Pfund (États-Unis d'Amérique). 23 États, 5 organisations gouvernementales et 19 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

Comme annoncé lors de la précédente session, la 62^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU s'est tenue sous forme exclusivement présentielle en conséquence du recul de la pandémie de COVID-19.

Questions de classification

Danger subsidiaire de la corrosivité pour l'oxyde d'éthylène et l'oxyde d'éthylène en mélange avec

de l'azote ou du dioxyde de carbone

Dans le cadre de la quatorzième adaptation au progrès technique du règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges (« règlement CLP »), entrée en vigueur le 9 septembre 2021, il a été établi que l'oxyde d'éthylène présentait comme danger subsidiaire la corrosivité. À la lumière des données disponibles, il apparaît en effet que l'oxyde d'éthylène peut causer des lésions cutanées irréversibles, même à de faibles concentrations. L'Allemagne a proposé d'introduire le danger de la corrosivité pour les numéros ONU 1040, 1041 et 3300, c'est-à-dire l'oxyde d'éthylène pur ou en mélange avec de l'azote ou du dioxyde de carbone, et d'en interdire par conséquent le transport en citerne mobile.

La modification de la classification a été approuvée à la majorité, mais pas l'interdiction du transport en citerne mobile. Le représentant de l'Allemagne reviendra sur la question à une session ultérieure, en tenant compte des commentaires formulés.

Boissons alcoolisées

Selon les critères de classification de la classe 3, c'est en fonction du point d'éclair que le groupe d'emballage est déterminé.

Dans le tableau A, les boissons alcoolisées contenant plus de 70 % d'alcool en volume sont affectées au groupe d'emballage II et les boissons alcoolisées contenant entre 24 % et 70 % d'alcool en volume au groupe d'emballage III. Or, le point d'éclair des boissons alcoolisées ne dépend pas uniquement de leur teneur en d'alcool mais aussi des autres composants. Ainsi, le point d'éclair des boissons contenant un peu moins de 70 % d'alcool peut parfois être inférieur à 23 °C, ce qui justifierait une affectation au groupe d'emballage II.

La disposition spéciale 145 renvoie au groupe d'emballage III ce qui pose problème selon la Chine, puisqu'elle est parfois interprétée en ce sens qu'il est d'abord nécessaire de déterminer le groupe d'emballage à l'aune des critères pour la classe 3. Afin d'obvier à cette erreur d'interprétation, le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé la proposition de la Chine de mentionner non plus le groupe d'emballage mais la teneur en alcool dans la disposition spéciale 145.

UN 1362 Charbon actif

Le charbon actif est utilisé dans un large éventail de procédés, comme par exemple le traitement et la purification de l'eau potable, la fabrication de produits pharmaceutiques, le traitement des gaz de combustion ou encore la fabrication d'équipements de protection individuelle. Commercialisé dans le monde entier, il est produit principalement en Asie.

Il existe différentes méthodes de fabrication de charbon actif :

- l'activation physique ou à la vapeur : un résidu de carbonisation d'une matière organique à haute teneur en carbone fixe (p. ex. houille, lignite, tourbe, bois et même coque de noix) est exposé à des températures supérieures à 800 °C dans un environnement à gaz contrôlé, et la vapeur est utilisée comme agent d'activation ;
- l'activation chimique : une matière non carbonisée riche en carbone fixe et en lignine (p. ex. bois) est mélangée avec un catalyseur chimique (généralement de l'acide phosphorique ou du chlorure de zinc) et chauffée à des températures entre 400 °C et 600 °C. La carbonisation et l'activation sont réalisées en une seule étape.

Dans tous les cas, le terme « activation » désigne le développement d'une structure hautement poreuse dont l'aire interne va de 300 à 2 000 m²/g de charbon, c'est-à-dire que la superficie de la surface interne de 4 g de charbon actif peut atteindre celle d'un terrain de football.

Les propriétés physico-chimiques et la réactivité de surface de ces substances sont très différentes en fonction de la matière brute

utilisée mais, surtout, du procédé d'activation appliqué. Le charbon activé à la vapeur présente en général un degré élevé de surface interne oxydée, laquelle est principalement microporeuse (<2 nm de diamètre). On obtient ainsi un produit dont la réactivité de surface est faible et qui est peu susceptible de présenter des propriétés auto-échauffantes. À l'inverse, le charbon activé chimiquement présente généralement un faible degré de surface interne oxydée, laquelle est principalement mésoporeuse (>2 nm de diamètre). On obtient ainsi un produit dont la réactivité est modérée et qui a une propension connue à présenter des propriétés auto-échauffantes.

Les règlements applicables à divers modes de transport exemptent déjà le charbon activé à la vapeur de leurs prescriptions, comme par exemple le RID/ADR/ADN avec la disposition spéciale 646.

Le Conseil européen de l'industrie chimique (Cefic) a proposé de ne plus utiliser le numéro ONU 1362 que pour le charbon activé chimiquement et d'exclure ainsi de manière générale le charbon activé à la vapeur du champ d'application des prescriptions pour les marchandises dangereuses.

La proposition a été soutenue sur le principe, mais l'on a préféré conserver la flexibilité existante quant aux diverses méthodes d'activation du charbon et procéder à la place à une clarification dans une disposition spéciale. De surcroît, la modification proposée de la dénomination officielle de transport pourrait devenir inadéquate avec les futures évolutions technologiques. Le représentant du Cefic va réviser sa proposition en tenant compte des commentaires formulés.

Matières infectieuses

Au 2.2.62.1.4.1 figure la liste

indicative des matières infectieuses qui sont classées dans la catégorie A sous quelque forme que ce soit. Il s'agit des matières infectieuses qui présentent le plus grand risque pour la santé et la sécurité publiques et sont par conséquent soumises aux prescriptions de transport les plus strictes. La liste est régulièrement révisée pour tenir compte des nouvelles informations et nouveaux développements de la recherche sur les maladies infectieuses.

Néanmoins, la récente épidémie de variole du singe a montré qu'il importait de disposer d'une liste indicative des matières infectieuses de catégorie A qui soit mise à jour plus fréquemment, qui repose sur une approche fondée sur le risque et qui puisse être modifiée dès lors qu'un pathogène provoque une épidémie. Afin de garantir que la liste indicative des matières infectieuses de catégorie A soit mise à jour de manière rapide et régulière par une organisation dont l'une des activités principales est de gérer les urgences de santé publique, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a recommandé que la responsabilité de la révision de cette liste lui soit confiée. De plus, la version la plus récente de la liste devrait toujours être disponible sur le site Internet de l'OMS.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a salué l'initiative de l'OMS de réviser la liste indicative des matières infectieuses de la catégorie A dans le Règlement type de l'ONU de façon à tenir compte des risques potentiels pour les êtres humains et les animaux ainsi que des dangers de telles matières infectieuses pendant le transport. Le représentant de l'OMS préparera pour la prochaine session du Sous-comité d'experts de l'ONU une proposition pour un processus de révision flexible et pérenne.

UN 2372 Bis(diméthylamino)-1,2 éthane

Le bis(diméthylamino)-1,2 éthane est un catalyseur de polymérisation, utilisé par exemple pour la polymérisation de l'acrylamide. En raison de son point d'éclair entre 17 °C et 20 °C et de son point d'ébullition à 121 °C, le numéro ONU 2372 a été classé en 1974 comme liquide inflammable du groupe d'emballage II. Or, selon le règlement de l'UE sur les substances chimiques (REACH), cette matière possède aussi des propriétés corrosives. Lors d'essais réalisés sur des lapins néo-zélandais en l'an 2000, des lésions cutanées ont pu être constatées ce qui conduirait de même à un classement comme matière corrosive de la classe 8 selon les critères du RID/ADR/ADN. Des effets corrosifs/irritants pour la peau sont également constatés dans le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH).

De l'avis de la Belgique, les données suggèrent que le danger subsidiaire de la corrosivité devrait être associé à cette matière et l'étiquette de danger de la classe 8 devrait être utilisée pour son transport en plus de l'étiquette de danger de la classe 3. Pour le transport en citerne mobile, le code de citerne T7 devrait être utilisé à la place du code de citerne T4, ce qui aurait pour principale conséquence que la pression d'épreuve applicable à la citerne serait de 4 bar. Dans la mesure où aucun accident n'a été constaté avec les citernes de code T4 utilisées jusqu'à présent, une disposition spéciale autorisera la poursuite de leur utilisation.

La proposition de la Belgique a reçu un large soutien au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU. La Belgique a été priée de vérifier si d'autres composés aminés devraient éventuellement être examinés et si une affectation

au groupe d'emballage I serait opportune.

Liquides organiques porteurs d'hydrogène

L'hydrogène est appelé à jouer un rôle important dans la décarbonation des systèmes énergétiques. Il existe diverses solutions pour le transporter, dont la réglementation doit rendre compte. L'une d'entre elle consiste à lier chimiquement les molécules d'hydrogène à un substrat organique.

Classé sous le numéro ONU 3082 « Matière dangereuse du point de vue de l'environnement, liquide, n.s.a. » de la classe 9, le benzyltoluène peut être employé comme liquide organique porteur d'hydrogène, grâce au procédé de liaison chimique. Dans des conditions normales de transport, il ne peut pas y avoir de dégagement d'hydrogène chimiquement lié, puisque ce dégagement nécessiterait un système catalytique et des températures particulières. En raison des hautes pressions partielles de l'hydrogène au cours de la réaction, l'on trouve dans le liquide organique porteur d'hydrogène des traces d'hydrogène physiquement dissous, en plus de l'hydrogène chimiquement lié. Des essais ont été menés pour étudier la formation d'une atmosphère potentiellement explosive au-dessus de la phase liquide du porteur organique du fait de la libération d'hydrogène physiquement dissous. Les expériences d'inflammation de la phase gazeuse ont révélé qu'il existait un faible risque de formation d'une atmosphère explosive.

Il ressort de ces essais qu'il est nécessaire de définir une limite appropriée pour l'hydrogène physiquement dissous afin de réduire autant que possible les risques pendant le transport. Une telle limite est déjà prévue

dans la réglementation pour les matières de la classe 4.3 qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ; elle est de 1 litre de gaz inflammable se formant par heure à partir d'un kilogramme de matière transportée. Cette limite pourrait être appliquée par analogie à l'hydrogène, en abaissant la valeur à 0,5 litre d'hydrogène par kilogramme de liquide organique porteur d'hydrogène pour des raisons de sécurité.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a salué la proposition de l'Allemagne en ce sens et a souligné l'importance du transport en sécurité des liquides organiques porteurs d'hydrogène dans le contexte de la transition énergétique. Les discussions se poursuivront à la prochaine session.

Détermination du danger prépondérant

Le 2.1.3.5.3 RID/ADR régit comment le danger prépondérant doit être déterminé pour les matières, solutions et mélanges dont les caractéristiques de danger relèvent de plusieurs classes. En ce qui concerne les matières corrosives de la classe 8 qui présentent également une toxicité à l'inhalation de poussières et brouillards correspondant au groupe d'emballage I, les dispositions sont ambiguës pour ce qui est de déterminer si c'est la toxicité ou la corrosivité qui est prépondérante.

Selon le 2.2.61.1.7.2 RID/ADR, les matières corrosives de la classe 8 qui présentent à la fois une toxicité à l'inhalation de poussières et brouillards correspondant au groupe d'emballage I et une toxicité à l'ingestion ou à l'absorption cutanée correspondant au moins aux groupes d'emballage I ou II doivent être affectées à la classe 6.1.

Selon le 2.2.8.1.4.5 RID/ADR,

les matières corrosives de la classe 8 qui présentent une toxicité à l'inhalation de poussières et brouillards correspondant au groupe d'emballage I mais dont la toxicité à l'ingestion et à l'absorption cutanée correspond au groupe d'emballage III, ou qui présentent un degré de toxicité moins élevé, doivent être affectées à la classe 8.

Ces formulations pourraient être comprises en ce sens que les matières corrosives qui, en plus d'une toxicité à l'inhalation correspondant au groupe d'emballage I, présentent une toxicité à l'ingestion correspondant au groupe d'emballage III, mais une toxicité à l'absorption cutanée correspondant au groupe d'emballage I ou II peuvent être affectées à la classe 8.

Reconnaissant le problème, le Sous-comité d'experts de l'ONU a procédé aux modifications nécessaires pour établir clairement que pour une affectation en classe 8, ce sont à la fois le degré de toxicité à l'ingestion et le degré de toxicité à l'absorption cutanée qui doivent correspondre au groupe d'emballage III ou être moins élevés.

Emballages

Fermeture hermétique des emballages

Diverses instructions d'emballage exigent que les emballages soient hermétiquement fermés. Pour les liquides inflammables, les gaz inflammables, les gaz toxiques, les matières sujettes à l'inflammation spontanée et les matières qui dégagent des gaz inflammables au contact de l'eau, c'est l'emballage intérieur qui doit être hermétiquement fermés, tandis que pour les matières toxiques et corrosives, cette exigence vaut pour l'emballage combiné.

Lors de contrôles portuaires aux Pays-Bas, plusieurs cas ont été décelés où la fermeture supposément hermétique des emballages ne fonctionnait pas correctement. Ces irrégularités ont été constatées sur des conteneurs transportés selon le Code IMDG. Des traces des marchandises dangereuses transportées et de produits réactifs ont régulièrement été détectées dans l'atmosphère des conteneurs et à l'extérieur de ceux-ci lors des mesures de gaz préalables aux contrôles. Dans certains cas, ces irrégularités étaient imputables à des emballages fermés de manière non conforme. Dans d'autres en revanche, il est apparu que les marchandises dangereuses s'étaient échappées d'emballages autorisés intacts.

La possibilité d'une fuite de marchandises dangereuses d'un emballage dans l'atmosphère d'un conteneur dépend de la nature de la marchandise et de l'efficacité de l'emballage. En transport maritime en particulier, la durée du voyage et les variations des conditions atmosphériques (température, pression atmosphérique et humidité de l'air) peuvent de plus influencer l'ampleur de la fuite de marchandises dangereuses ou de produits réactionnels et par conséquent l'accumulation des concentrations dans le conteneur. En effet, dans la mesure où le transport maritime dure souvent plusieurs semaines et passe par différentes zones climatiques, de hautes concentrations de marchandises dangereuses ou de leurs produits réactionnels peuvent s'accumuler dans le conteneur. Cela a des répercussions négatives sur la sécurité du transport et sur l'environnement et pose un risque de sécurité pour le personnel participant au transport et le personnel réalisant les contrôles.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU est convenu que l'expression « hermétiquement fermé » devait

recevoir une définition. Suivant la plupart des opinions exprimées, elle devrait être définie comme « étanche à l'air ou aux gaz » selon des critères clairs et vérifiables et il faudrait réfléchir à une méthode d'épreuve adaptée prouvant que les emballages de marchandises dangereuses restent hermétiques pendant toute la durée du transport. Les Pays-Bas se sont déclarés disposés à préparer une proposition détaillée pour la prochaine session.

Distinction entre les générateurs d'aérosols et les cartouches à gaz

Dans les prescriptions internationales relatives aux marchandises dangereuses, une distinction est faite entre les « aérosols » ou « générateurs d'aérosols » (UN 1950) et les « récipients de faible capacité contenant du gaz » ou « cartouches à gaz » (UN 2037). Or le Règlement type de l'ONU comporte une définition de générateur d'aérosol, mais pas de cartouche à gaz. Le RID/ADR/ADN en revanche inclut une définition de cartouche à gaz conçue à partir des informations à leur sujet apparaissant ailleurs dans le Règlement type de l'ONU. Tant les générateurs d'aérosols que les cartouches à gaz sont définis comme des récipients non rechargeables. Alors que les générateurs d'aérosols sont munis d'un dispositif de prélèvement, les cartouches à gaz peuvent être munies d'une valve. Estimant que la réglementation devrait établir une distinction plus claire entre ces deux types de récipients afin de faciliter la classification, l'Allemagne a présenté des définitions révisées de générateur d'aérosols et de cartouche à gaz, ainsi qu'une définition du terme « dispositif de prélèvement ».

À sa précédente session, le Sous-comité d'experts de l'ONU avait décidé de créer un groupe de travail ad hoc. Ce groupe de

travail a confirmé que les robinets à fermeture automatique étaient considérés comme des dispositifs de prélèvement. Il a également tenu compte du fait que les générateurs d'aérosols étaient aujourd'hui en partie transportés sans élément de commande (p. ex. pulvérisateur), en particulier lorsqu'il s'agit de recharges pour des générateurs existants (p. ex. spray désodorisant, inhalateur pour l'asthme).

Les travaux sur ce sujet vont se poursuivre et un document officiel devrait être soumis à la prochaine session.

Peintures et encres d'imprimerie

Par le passé, les peintures et encres d'imprimerie, mais aussi les colles étaient le plus souvent fabriquées à base de solvants et contenaient donc des liquides inflammables. En raison de leur viscosité, de nombreux produits à base de solvants transportés dans des récipients d'une capacité maximale de 450 litres sont exemptés des prescriptions du RID/ADR (voir 2.2.3.1.5 RID/ADR). Indépendamment de cette exemption, les peintures et encres d'imprimerie peuvent être transportées dans des emballages métalliques ou en plastique, même de types non éprouvés, en quantités ne dépassant pas 5 litres par emballage.

Le passage à des produits à base d'eau a certes éliminé le danger de l'inflammabilité, mais ces produits doivent tout de même être classés comme « matières dangereuses du point de vue de l'environnement » de la classe 9 (numéros ONU 3077 et 3082) en raison des conservateurs et autres additifs nécessaires. La disposition spéciale 375 exempte les matières dangereuses du point de vue de l'environnement lorsqu'elles sont transportées dans des emballages simples ou combinés contenant

une quantité nette de 5 litres ou une masse nette de 5 kg par emballage simple ou intérieur. Pour les plus grandes quantités, ce sont en revanche des emballages d'un type éprouvé qui doivent être utilisés. Or ces emballages ne sont pas encore disponibles et/ou ne sont pas adaptés à tous les types de produits. Ils ne conviennent par exemple pas bien aux peintures car ils ne peuvent pas être ouverts pour la mise à la teinte puis refermés pour la poursuite du transport.

Pour l'industrie des peintures, cela a eu pour conséquence que les produits sûrs à base d'eau sont traités plus rigoureusement selon la réglementation pour les marchandises dangereuses que les produits plus dangereux à base de solvants.

En parallèle de la session du Sous-comité d'experts de l'ONU s'est réuni un groupe de travail informel qui a discuté des différentes possibilités qui pourraient permettre de résoudre les problèmes de transport liés aux petits emballages de matières dangereuses pour l'environnement de la classe 9. Les représentants de l'industrie soumettront un nouveau document à la prochaine session.

Utilisation d'une nouvelle valeur limite pour les récipients à pression

Le Sous-comité a pris note du rapport final d'un groupe de travail informel chargé ces deux dernières années de compléter la limite de volume actuelle des récipients à pression par une limite du produit pression-volume (produit pV). Ce produit pV doit permettre de limiter l'énergie physiquement emmagasinée – et indirectement l'énergie chimiquement emmagasinée – dans un récipient à pression et d'éviter des conséquences catastrophiques dans l'éventualité d'un incident pendant le

transport. La réglementation sur les marchandises dangereuses comporte d'ores et déjà quelques exigences relatives au produit pV. Sur la base d'une analyse menée sur des récipients à pression remplis d'hydrogène, le groupe de travail s'est entendu pour une valeur maximale de 1,5 million de bars-litres pour le produit pV des bouteilles, cadres de bouteilles, récipients à pression de secours et tubes. Le groupe de travail est également convenu qu'en plus d'une limite générale pour les récipients à pression, des limites pV spécifiques à certains gaz pourraient être nécessaires. Celles-ci sortaient toutefois du cadre de son mandat.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté à titre provisoire les propositions du groupe de travail concernant l'introduction d'une valeur limite du produit pV de 1,5 million de bars-litres dans les définitions des termes « bouteille », « cadre de bouteilles », « récipient à pression de secours » et « tube ». Il discutera à sa prochaine session d'un complément pour les récipients à pression de secours et de l'adoption de prescriptions de marquage.

Citernes mobiles

Définitions de « citerne en PRF » et « réservoir en PRF »

La Pologne avait soumis à la session de mars de la Réunion commune RID/ADR/ADN un document signalant que la définition du terme « citerne en plastique renforcé de fibres » (« citerne en PRF ») adoptée dans le cadre du nouveau chapitre 6.9 ne coïncidait 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.

Ne pouvant prendre de décision puisqu'il s'agissait d'un texte

du Règlement type de l'ONU, la Réunion commune a demandé au représentant de la Pologne de soumettre sa proposition au Sous-comité d'experts de l'ONU, conjointement avec une proposition de texte préparée par le groupe de travail sur les citernes.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé à titre provisoire de remplacer la définition de « citerne en PRF » par une définition de « citerne mobile en PRF » qui renvoie à la définition de « citerne mobile » tout en précisant que le réservoir est fabriqué en matière plastique renforcée de fibres. La définition du terme « réservoir en PRF » est en revanche formulée de manière plus détaillée afin de clarifier que les fonds ainsi que les ouvertures et leurs moyens d'obturation peuvent également être en métal. Le Sous-comité d'experts de l'ONU reviendra éventuellement sur cette question à sa prochaine session.

Divers

Unités de mesure

Les unités de mesure utilisées dans les prescriptions sur les marchandises dangereuses sont définies au 1.2.2.1. Il s'agit en premier lieu des unités du Système international d'unités (SI). Les unités précédemment utilisées sont converties en unités du SI dans la

note de bas de page au 1.2.2.1.

À la demande de l'Espagne, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de supprimer dans la note de bas de page toutes les fois où « kg » était utilisé comme unité de force, puisqu'il s'agit exclusivement d'une unité de masse. Il a également décidé de biffer le torr comme unité de mesure alternative de la pression puisque cette unité est obsolète. Nommé d'après le physicien et mathématicien italien Evangelista Torricelli, le torr correspond à la pression statique produite par une colonne de mercure de 1 mm.

Corrections dans le Règlement type de l'ONU

Réuni les 26 et 27 avril 2023 à Genève, le groupe de travail ad hoc pour l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses a rédigé une proposition pour la mise en œuvre dans le RID/ADR/ADN des modifications à la 22^e édition révisée du Règlement type. Dans le cadre de ses travaux, il a découvert des corrections possiblement nécessaires au Règlement type, qu'il a présentées au Sous-comité d'experts de l'ONU dans un document informel.

Le Sous-comité d'experts de

l'ONU a adopté la plupart de ces corrections. Quelques propositions de corrections doivent encore être discutées à la session de décembre, sur la base d'un document officiel. Toutes les corrections devraient pouvoir être intégrées dans les éditions 2025 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

Remerciements à M. Ed de Jong

Apprenant le prochain départ à la retraite de M. Ed de Jong (Pays-Bas), le Sous-comité d'experts de l'ONU lui a exprimé sa gratitude pour ses excellentes contributions depuis 1993. Il l'a en particulier remercié pour les contributions substantielles qu'il a apportées pendant ses quinze années à la présidence du groupe de travail informel sur les matières explosibles.

Prochaine session

La 63^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU a été planifiée du 27 novembre au 6 décembre 2023 à Genève.

Jochen Conrad

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN

(Genève, 19-27 septembre 2023)

En septembre 2023, la Réunion commune RID/ADR/ADN a tenu sa quatrième 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 19 au 27 septembre 2023 sous la forme d'une réunion présentielle. Après de longs travaux de rénovation, c'est de nouveau au sein du complexe historique du Palais des Nations que la session a pu se tenir.

Des délégués et déléguées de 22 États, de l'Union européenne et de 14 organisations non gouvernementales ont participé.

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, au format hybride. 28 experts et expertes de 10 États et 7 organisations non gouvernementales ont participé aux travaux de ce groupe de travail.

Temps de retenue lors du transport de citernes contenant un gaz liquéfié réfrigéré

L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a demandé si les prescriptions pour la détermination du temps de retenue pour les gaz liquéfiés réfrigérés s'appliquaient également aux citernes vides non nettoyées. Le temps de retenue est le temps qui s'écoule entre le remplissage de la citerne et le moment où la pression atteint, sous

l'effet du flux de chaleur, la pression minimale assignée aux limiteurs de pression. Il est ressorti des premières discussions que le temps de retenue n'était déterminé que pour les citernes pleines et qu'il était très difficile de déterminer un temps de retenue dans le cas où il reste une quantité limitée de gaz liquéfié réfrigéré dans une citerne vide non nettoyée.

Lors du transport de résidus de gaz liquéfiés réfrigérés, il arrive régulièrement que les dispositifs de décompression s'activent car la pression résiduelle dans les citernes vides n'a pas été suffisamment abaissée. En transport ferroviaire, de tels incidents peuvent entraîner la fermeture des voies et l'intervention des pompiers. Ce problème ne se pose pas en transport routier, car le personnel de conduite peut prendre les mesures nécessaires pour réduire la pression.

Des dispositions supplémentaires visant à éviter les incidents ont été ajoutées dans un document d'orientation de l'Association européenne des gaz industriels, auquel le RID/ADR fait déjà référence. Elles prévoient par exemple des fiches de contrôle pour les wagons-citernes, citernes mobiles et conteneurs-citernes, dans lesquelles sont notamment listées les pressions résiduelles respectives des différents produits lors du transport de citernes vides.

Le groupe de travail sur les citernes a décidé que les prescriptions du 4.3.3.5 sur le temps de retenue ne devaient pas être suivies pour les citernes vides non nettoyées. Le 4.3.3.6 détermine dans quels cas

les citernes pour le transport de gaz liquéfiés réfrigérés ne peuvent pas être remises au transport ; il y sera inséré un nouvel alinéa selon lequel la pression dans la citerne doit être abaissée à un niveau tel que les dispositifs de décompression ne puissent s'activer pendant le transport.

Marquage de la pression de service maximale autorisée

Le dernier paragraphe du 6.8.2.5.1 du RID/ADR prévoit que, pour les citernes à remplissage ou à vidange sous pression, la pression de service maximale autorisée (PSMA) doit être indiquée sur la plaque résistant à la corrosion ou sur la citerne elle-même.

À l'occasion de contrôles sur des wagons-citernes destinés au transport de gaz, il a cependant été constaté que la PSMA n'était souvent indiquée ni sur la plaque ni sur la citerne elle-même. Les fabricants et exploitants avancent différentes raisons pour expliquer cette absence. L'un d'elle est qu'il est impossible de déterminer une PSMA générale pour les wagons transportant des gaz comprimés, car celle-ci dépend de la pression partielle du produit et des températures de service ; la pression maximale autorisée doit donc être recalculée avant chaque opération de chargement. Un autre motif invoqué est que pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz de la classe 2, la pression d'épreuve vaut aussi comme PSMA et qu'un marquage supplémentaire n'est donc pas nécessaire. Enfin, certains ont

renvoyé à la norme EN 12561-1 (Applications ferroviaires – Wagons-citernes – Partie 1 : plaques d'identité des wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses) qui ne prescrit pas le marquage de la PSMA.

Il est expressément prévu au 6.8.3.5.4 que la PSMA doit être indiquée sur les citernes destinées aux gaz liquéfiés réfrigérés. Or cette disposition a été interprétée de différentes manières par les utilisateurs : certains estiment que les dispositions du 6.8.2.5.1 sont applicables à toutes les citernes à gaz, tandis que d'autres considèrent que le marquage de la PSMA n'est applicable que pour les citernes destinées au transport de gaz liquéfiés réfrigérés.

Le groupe de travail sur les citernes est convenu qu'il n'était pas nécessaire d'inscrire la PSMA sur la plaque des citernes destinées au transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous. Il a néanmoins reconnu que le dernier alinéa du 6.8.2.5.1 pouvait être mal interprété et a recommandé d'y introduire un renvoi au 6.8.3.5, lequel renferme les règles particulières pour les citernes à gaz.

Température de la surface extérieure de la citerne

Afin d'éviter les risques de brûlure au contact de la citerne, le 4.3.4.2.1 limite à 70 °C la température à la surface extérieure des citernes transportant des matières chaudes. Les ouvertures et leurs moyens d'obturation sont toutefois placés à des endroits où il est difficile d'entrer en contact avec eux et ils ne peuvent pas toujours être isolés de manière à satisfaire à cette disposition.

Le groupe de travail sur les citernes a décidé d'exclure les ouvertures et moyens d'obturation de cette disposition et d'harmoniser son

libellé avec l'exigence applicable aux citernes mobiles.

Exemption d'accréditation dans le cas des autorités compétentes réalisant les tâches de contrôle

Le 1.8.6.2.1 prévoit que les organismes de contrôle agréés par une autorité compétente doivent être accrédités conformément à la norme EN ISO/IEC 17020:2012. En revanche, les autorités compétentes qui n'agrèent pas d'organismes de contrôle mais exercent elles-mêmes les activités d'organisme de contrôle n'ont pas besoin d'être accréditées. La question reste cependant ambiguë puisque le 1.8.6.2.1 renvoie au 1.8.6.3, qui exige l'accréditation de tous les organismes de contrôle.

Les discussions ont mis en lumière la crainte que l'exclusion des autorités compétentes de l'obligation d'accréditation aient des effets indésirables, en particulier si l'autorité compétente délègue des tâches à un autre organisme tel que visé dans la définition d'autorité compétente au 1.2.1. La plupart des experts et expertes ont estimé que le service technique d'une autorité compétente devrait être accrédité dès lors qu'il assume des tâches de contrôle.

Le groupe de travail sur les citernes s'est entendu pour dire que l'exemption des autorités compétentes au 1.8.6.2.1 nécessitait d'être examinée. Il a proposé de renforcer les exigences en ce sens que toute autorité compétente qui assume elle-même les tâches de contrôle doit remplir les obligations listées au 1.8.6.3.1.

La Réunion commune a considéré que le texte proposé par le groupe de travail sur les citernes n'était pas suffisamment clair et qu'il fallait préciser si une autorité compétente pouvait s'acquitter elle-même des tâches d'organisme de contrôle,

y compris dans le cas où elle aurait agréé, reconnu ou désigné un organisme de contrôle. La Réunion commune reviendra sur cette question à sa session de mars 2024.

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

La Réunion commune a pris note du rapport du groupe de travail ad hoc sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, qui s'était réuni les 26 et 27 avril 2023, et a adopté les propositions de modifications pour le RID/ADR/ADN avec quelques adaptations.

Dans le cadre de cette harmonisation, les modifications suivantes, détaillées dans de précédents numéros du bulletin, ont notamment été adoptées pour l'édition 2025 du RID, de l'ADR et de l'ADN :

- Nouveaux numéros ONU pour les piles et batteries au sodium ionique ([voir Bulletin 1-2/2022, p. 30 et 31](#)). Dans l'intervalle jusqu'à l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions le 1^{er} janvier 2025, les accords particuliers multilatéraux M 354 pour l'ADR et 2/2023 pour le RID, établis à l'instigation de l'Allemagne, en permettent d'ores et déjà l'application immédiate par tous les États signataires.
- Nouveaux numéros ONU et nouvelles instructions d'emballage pour les véhicules mus par des batteries ([voir Bulletin 1/2023, p. 23 et 24](#)).
- Nouveau numéro ONU pour le disilane et association d'une disposition spéciale d'emballage ([voir Bulletin 4/2022, p. 28](#)).

- Nouveau numéro ONU pour les objets contenant du gallium, avec les mêmes prescriptions de transport que le numéro ONU 3506 Mercure contenu dans des objets manufacturés (voir [Bulletin 4/2022, p. 29](#)).
- Nouveaux numéros ONU pour les dispositifs d'extinction de feu contenant une matière pyrotechnique et nouvelle disposition spéciale délimitant les rubriques préexistantes (voir [Bulletin 1/2023, p. 24 et 25](#)).
- Élargissement de l'utilisation de matières plastiques recyclées (voir [Bulletin 1/2023, p. 25](#)).

Transport de déchets

Déchets contenant de l'amiante

Le transport en vrac de déchets contenant de l'amiante relevant des numéros ONU 2212 (Amiante, amphibole) ou 2590 (Amiante, chrysotile) n'est pas autorisé actuellement. Dès lors que des fibres d'amiante peuvent être libérées pendant le transport, seul un transport sous emballage est autorisé (instruction d'emballage P 002, IBC 08 ou R 001).

De grandes quantités de déchets solides contenant de l'amiante sont produites sur divers types de chantiers de bâtiments et travaux publics (p. ex. fraisage de la chaussée, démolition ou rénovation de bâtiments, élimination des terres contaminées à l'amiante). Les quantités à éliminer et les tailles des différents morceaux rendent très difficile l'application des instructions d'emballage. De plus, les autorités compétentes pour la sécurité au travail ont constaté que le risque d'exposition résultant de la libération de poussières cancérigènes ou fibres cancérigènes lors d'un remplissage conforme au RID/ADR des emballages est plus élevé que lors

d'un chargement en vrac. Sur la base d'une dérogation applicable en France, le groupe de travail informel sur les déchets de la Réunion commune a élaboré des conditions selon lesquelles le transport en vrac de déchets contenant de l'amiante peut être autorisé. Les différentes catégories de déchets contenant de l'amiante pouvant être transportés en vrac sont définies dans une nouvelle disposition spéciale. De plus, une nouvelle disposition complémentaire pour le transport en vrac prescrit l'utilisation de « conteneurs-bags » qui doivent avoir la taille du compartiment de chargement (p. ex. benne amovible) et ne peuvent être utilisés qu'en combinaison avec un tel compartiment. Les conteneurs-bags sont composés d'un sac intérieur en polyéthylène ou polypropylène, qui doit permettre une fermeture étanche à la poussière, et d'un sac extérieur en polypropylène, qui doit offrir une résistance suffisante contre les chocs et contraintes survenant dans des conditions normales de transport. La nouvelle disposition spéciale CW 38/CV 38 pour le chargement, le déchargement et la manutention comporte des exigences concernant l'absence d'arêtes vives sur les surfaces internes du compartiment de chargement, la décontamination des surfaces externes du conteneur-bag après le chargement, ainsi que la fermeture et le déchargement du conteneur-bag. Le type des déchets transportés doit être spécifié dans le document de transport, auquel doivent être joints une fiche technique du conteneur-bag utilisé et des indications concernant le déchargement du conteneur-bag.

Compatibilité chimique des emballages en matières plastiques contenant des déchets liquides

Pour que le transport de liquides dans des emballages en plastique soit possible, la compatibilité

chimique suffisante du plastique avec les matières à transporter doit avoir été éprouvée. L'épreuve de compatibilité consiste à remplir des emballages avec les liquides à transporter et à les stocker pendant six mois à température ambiante.

Pour les épreuves des emballages en polyéthylène, on peut utiliser, à la place des matières de remplissage originales, des liquides de référence qui leur sont similaires. Les échantillons d'épreuve doivent alors être stockés pendant trois semaines seulement, à 40 °C. Dans le cas de solutions, mélanges et préparations, un liquide de référence doit être choisi pour chacun des composants. Si la liste des matières assimilées au 4.1.1.21.6 ne permet pas de sélectionner un liquide de référence pour tous les composants, il faut procéder aux épreuves de compatibilité chimique avec la matière de remplissage originale, qui incluent donc une période de stockage de six mois.

Bien souvent, la composition exacte des déchets ne peut pas être déterminée. Il serait d'une grande inefficacité de procéder aux épreuves prévues dans les prescriptions pour chacun des lots de déchets.

La Réunion commune a décidé d'autoriser les emballages en polyéthylène pour le transport de déchets liquides, à condition que ces emballages aient subi avec succès les épreuves de compatibilité chimique avec tous les liquides de référence. Si les déchets contiennent des matières connues pour pouvoir fragiliser les emballages en polyéthylène (p. ex. composés chlorés), la durée d'utilisation de ces emballages doit être limitée à deux ans et demi à compter de leur date de fabrication.



Exemple de déchets non triés proposés à l'élimination

Transport de déchets dans des emballages intérieurs placés dans un même emballage extérieur

Les emballages combinés sont constitués d'un emballage extérieur et d'un ou de plusieurs emballages intérieurs. Normalement, les emballages extérieurs doivent être soumis aux épreuves visées au chapitre 6.1 avec les emballages intérieurs dont il est prévu qu'ils soient utilisés ensemble. Dans certaines conditions, des emballages intérieurs peuvent être utilisés dans des emballages extérieurs sans qu'ils aient auparavant été éprouvés ensemble.

Pour les produits d'origine, l'épreuve des emballages combinés ne pose pas de difficulté quant aux quantités de matières à transporter et représente un coût raisonnable. Lors de la collecte de déchets en revanche, il ne reste la plupart du temps qu'un emballage intérieur

et pas d'emballage extérieur. Or, ces emballages intérieurs se présentent dans beaucoup plus de configurations que ne le prévoit la réglementation. Pour des raisons de sécurité, il n'est en outre pas réaliste de réemballer tous les déchets dans des emballages intérieurs déjà éprouvés.

Comme suite aux discussions au sein du groupe de travail informel sur les déchets, la Réunion commune a adopté certaines facilitations permettant de placer des emballages intérieurs divers dans un même emballage extérieur pour le transport de déchets. L'emballage extérieur devra être soumis aux épreuves du groupe d'emballage I et contenir suffisamment de matériau de rembourrage pour empêcher le déplacement des emballages intérieurs. Lorsque des emballages intérieurs fragiles seront placés dans un emballage extérieur, un matériau absorbant devra

également être prévu. Pour les emballages extérieurs en polyéthylène, la compatibilité chimique sera considérée prouvée dès lors que l'emballage aura été éprouvé avec tous les liquides de référence (voir plus haut). Les emballages intérieurs doivent être placés dans l'emballage extérieur par un personnel formé et compétent. Il devra être indiqué dans le document de transport qu'une telle facilitation a été appliquée. Ces facilitations ne sont pas applicables aux déchets des classes 1, 2, 6.2 et 7.

Autres propositions

Placardage des bennes

Le chapitre 5.3 du RID/ADR/ADN régit entre autres la pose de plaques-étiquettes et de panneaux orange sur les conteneurs et conteneurs pour vrac. Pour le transport de déchets en vrac, ce sont toutefois souvent des bennes amovibles qui sont utilisées.

Les bennes amovibles ne répondent pas à la définition de conteneur et ne sont pas non plus des conteneurs pour vrac puisqu'elles ne satisfont pas aux exigences du chapitre 6.1.1.

La Réunion commune a estimé à la majorité qu'à l'instar des conteneurs, les bennes devaient porter des plaques-étiquettes sur leurs quatre côtés et des panneaux orange sur leurs deux côtés latéraux. Elle a décidé de préciser dans un nota au début du chapitre 5.3 que les bennes amovibles y sont considérées comme des conteneurs.

Suppression de mesures transitoires

La Réunion commune a approuvé la suppression des mesures transitoires aux 1.6.1.38, 1.6.1.53,



1.6.2.17, 1.6.2.21 et 1.6.2.22, qui expireront fin 2024. Pour le 1.6.1.8 concernant les panneaux orange dont les dimensions et la largeur de la bordure ne satisfont pas aux exigences actuelles, il a été décidé de prolonger la mesure transitoire jusqu'à la fin 2026.

Élection à la présidence

M^{me} Silvia Garcia Wolfrum (Espagne), jusqu'à présent vice-présidente de la Réunion commune RID/ADR/ADN, a été élue présidente pour l'année 2024. M. Soedesh Mahesh (Pays-Bas) a été élu vice-président.

La Réunion commune a rendu hommage à M. Claude Pfauvadel (France) avant son prochain départ à la retraite et a salué son engagement exceptionnel, notamment en tant que président de la Réunion commune au cours des vingt dernières années. Lui exprimant sa profonde gratitude et ses vifs remerciements pour ses contributions, elle lui a adressé ses meilleurs vœux.

La Réunion commune a également souhaité une longue et heureuse retraite à M. Jean-Georges Heintz, représentant l'Union internationale des chemins de fer (UIC) depuis plus de 17 ans, et l'a remercié pour

ses précieuses contributions sur la pratique ferroviaire.

Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune aura lieu du 25 au 28 mars 2024 à Berne. Comme il s'agit de la semaine précédant Pâques, la session sera écourtée d'une journée. La Réunion commune RID/ADR/ADN arrêtera les dernières décisions pour les éditions 2025 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

Jochen Conrad

LES MOUVEMENTS TRANSFRONTIÈRES DE DÉCHETS : SITUATION JURIDIQUE ACTUELLE ET ÉVOLUTIONS (PREMIÈRE PARTIE)

Dans un monde caractérisé par la hausse de la consommation et la croissance démographique, un grand défi à relever est celui de la gestion efficace des déchets pour réduire leurs effets néfastes sur l'environnement et la santé humaine et assurer un avenir durable. La tendance actuelle en la matière est à l'utilisation accrue des déchets comme ressource. Cette approche constitue un changement de paradigme : les déchets ne sont plus considérés comme un fardeau inévitable, mais comme une précieuse matière première qui peut être réutilisée, recyclée et réinjectée dans le circuit de production. L'utilisation des déchets comme une ressource n'est donc pas seulement rationnelle du point de vue écologique, mais aussi avantageuse du point de vue économique.

Toutefois, cette évolution ayant débouché sur un accroissement des volumes de déchets transportés, des règles claires sont devenues nécessaires pour assurer le transport en sécurité et le contrôle des mouvements transfrontières des déchets.

Comme en témoignent les travaux actuels de mise à jour du règlement de l'UE sur les transferts de déchets (règlement (CE) n° 1013/2006), mais aussi le groupe de travail informel de la Réunion commune RID/ADR/ADN se réunissant depuis 2019 sous la conduite de la Fédération européenne des activités de la dépollution et de l'environnement (FEAD) ainsi que l'atelier organisé à l'automne 2023 par le Comité international des transports ferroviaires (CIT) sur les défis posés par la gestion des déchets pour le secteur ferroviaire, la question des mouvements transfrontières

contrôlés, de la sécurité du transport ainsi que de l'élimination et de la réutilisation écologiques des déchets est plus que jamais d'actualité.

C'est à ce titre que nous vous proposons dans ce numéro du Bulletin le premier d'une série d'articles qui examineront différents aspects de la gestion des déchets. Nous y présenterons les réglementations régionales et internationales actuelles au moins partiellement consacrées aux déchets, en nous intéressant tout particulièrement aux dispositions applicables aux déchets dangereux, à l'interaction des différents cadres réglementaires et à ce que cela signifie pour le secteur ferroviaire.

La question des déchets dans le cadre des objectifs de développement durable

Les 17 objectifs de développement durable adoptés en 2015 par l'Assemblée générale des Nations unies comme volet central de son Programme 2030 visent à garantir un développement durable du point de vue économique, social et écologique.

Le transport en sécurité et l'élimination écologique des déchets revêtent selon toute logique une importance cruciale pour atteindre certains des objectifs de développement durable.

Ainsi, pour la protection de la nature et des ressources, le transport en sécurité et l'élimination écologique des déchets sont indispensables. Minimiser les répercussions de la gestion et de l'élimination inadéquates des

déchets sur l'environnement terrestre et aquatique contribue à la protection des écosystèmes et de la biodiversité terrestres et aquatiques (objectif 14 : Vie aquatique ; objectif 15 : Vie terrestre).

De même, une gestion adéquate des déchets dangereux contribue à protéger non seulement notre environnement mais aussi la santé humaine (objectif 3 : Bonne santé et bien-être). Le but est ici de réduire nettement, d'ici à 2030, le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol.

Pour la question des déchets, c'est en particulier l'objectif 12 pour l'établissement de modes de consommation et de production durables qui revêt une importance clé. Ainsi, le sous-objectif 12.4 requiert d'instaurer une gestion écologiquement rationnelle des produits chimiques et de tous les déchets tout au long de leur cycle de vie, conformément aux principes directeurs arrêtés à l'échelle internationale, tandis que le sous-objectif 12.5 prévoit de réduire considérablement la production de déchets d'ici à 2030 par la prévention, la réduction, le recyclage et la réutilisation. Ces dernières mesures constituent également une étape décisive pour accroître l'efficacité dans l'utilisation des ressources et promouvoir une économie circulaire.

Pour garantir la sécurité du transport des déchets et leur élimination écologique, il est nécessaire que les gouvernements,

les entreprises et les organisations coopèrent aux niveaux national, supranational et international. Le respect des règles internationales, comme celles définies dans la Convention de Bâle présentée ci-après ou dans les règlements pour le transport international de marchandises dangereuses, et la mise en œuvre des meilleures pratiques des entreprises sont indispensables pour garantir une gestion durable des déchets.

La Convention de Bâle

Genèse

C'est en raison des préoccupations internationales croissantes vis-à-vis de l'élimination irresponsable des déchets dangereux que la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination a vu le jour.

En effet, de nombreux scandales ont éclaté dans les années 1980, concernant des cas d'exportation par des pays industrialisés de déchets dangereux vers des pays en développement, où ils étaient traités ou éliminés de manière inadéquate. Cette pratique a eu de lourdes répercussions environnementales et sur la santé humaine dans les pays concernés. En conséquence, des efforts internationaux ont été déployés pour d'une part contrôler les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autre part garantir que ces déchets soient traités selon les règles de l'art et de manière écologiquement rationnelle. Les négociations concernant la Convention de Bâle ont commencé en 1988, sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

Finalement adoptée le 22 mars 1989 à Bâle par 118 pays, la Convention de Bâle est entrée en vigueur le 5 mai 1992 et a jusqu'à présent été ratifiée par 191 États.

Objectifs

Les objectifs de la Convention de Bâle sont définis dans son préambule.

L'objectif général de la Convention est de protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets néfastes des déchets dangereux et d'autres déchets. À cette fin, la Convention réglemente les mouvements transfrontières desdits déchets et garantit qu'ils sont traités et éliminés de manière écologique et en sécurité.

Les objectifs connexes sont les suivants :

1. Réduire la production des déchets : la Convention exige de réduire la production des déchets, en particulier des déchets dangereux.
2. Limiter les mouvements transfrontières de déchets : les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets doivent être rigoureusement contrôlés et réduits au minimum.
3. Promouvoir une gestion plus écologique des déchets.

Champ d'application

La Convention de Bâle s'applique principalement aux déchets dangereux listés dans son annexe I qui possèdent une ou plusieurs des caractéristiques de danger indiquées à l'annexe III. La liste des caractéristiques de danger correspond à la répartition en classes de danger figurant dans la cinquième édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (ST/SG/AC.10/1/Rev.5).

En revanche, la Convention de Bâle ne s'applique pas aux déchets radioactifs et aux déchets provenant de l'exploitation normale d'un

navire, puisque ceux-ci font l'objet d'autres conventions internationales.

Sont également réputés dangereux aux termes de la Convention de Bâle les déchets qui ne sont pas listés à l'annexe I, mais qui sont considérés comme dangereux selon la législation nationale des États parties. Dans un délai de six mois après être devenu partie à la Convention, chaque État partie communique les informations à ce sujet au secrétariat de la Convention, dont les fonctions sont exercées par le PNUE, lequel les transmet à tous les États parties.

La Convention de Bâle s'applique de plus à d'autres déchets nécessitant un examen spécial, qui sont listés dans son annexe II. Il s'agit principalement de déchets ménagers, de résidus provenant de l'incinération des déchets ménagers et de déchets plastiques.

En 1998, la quatrième réunion de la Conférence des Parties a adopté les nouvelles annexes VIII et IX à la Convention, lesquelles mettent à jour et complètent les listes figurant aux annexes I et II. L'annexe VIII renferme une liste détaillée des déchets considérés dangereux et auxquels s'applique un mécanisme de contrôle plus rigoureux. La procédure de consentement préalable en connaissance de cause (« procédure PIC ») est exigée aux fins des mouvements transfrontières de ces déchets. L'annexe IX comporte quant à elle une liste détaillée des déchets pouvant être transportés selon des conditions moins rigoureuses que ceux de l'annexe VIII.

Principes

L'un des principes fondamentaux de la Convention de Bâle est celui du pollueur-payeur. Dans le contexte de la Convention, il signifie que c'est le pays qui a produit les déchets dangereux qui est responsable de leur élimination non polluante, quel

que soit l'endroit où les déchets sont éliminés.

De plus, les déchets doivent si possible être gérés et éliminés de manière écologiquement rationnelle près de leur lieu de production (dans le même pays).

L'article 4, § 9, prévoit que les mouvements transfrontières de déchets dangereux et d'autres déchets ne sont autorisés que dans les cas suivants :

- a. si l'État d'exportation ne dispose pas des moyens techniques et des installations nécessaires ou des sites d'élimination voulus pour éliminer les déchets en question selon des méthodes écologiquement rationnelles et efficaces ;
- b. si les déchets en question constituent une matière brute nécessaire pour les industries de recyclage ou de récupération de l'État d'importation ;
- c. si le mouvement transfrontière en question est conforme à d'autres critères fixés par les parties à la Convention.

Toutes les parties à la Convention de Bâle ont le droit de limiter ou d'interdire l'importation ou l'exportation de déchets. De plus, elles sont tenues d'empêcher l'importation ou l'exportation de déchets si elles ont des raisons de croire que les déchets en question ne seront pas gérés selon des méthodes écologiquement rationnelles.

Les mouvements transfrontières de déchets dangereux ne sont autorisés qu'avec l'autorisation préalable de l'État d'importation et du ou des États de transit. L'exportateur doit donc demander l'autorisation écrite de l'État d'importation avant de pouvoir exporter des déchets dangereux. La Convention de Bâle exige également que les renseignements sur les déchets dangereux (composition des déchets, informations de sécurité, méthodes d'élimination) soient communiqués aux États concernés.

Ni les exportations de déchets dangereux ou d'autres déchets vers un État non partie, ni l'importation de tels déchets en provenance d'un État non partie ne sont autorisées, à moins que les États parties aient conclu des accords bilatéraux ou régionaux avec des États non parties, dont les dispositions sont au moins équivalentes à celles de la Convention de Bâle en matière de gestion écologique.

L'exportation de déchets dangereux et autres déchets en Antarctique est interdite.

Le transport non autorisé de déchets constitue une infraction pénale selon le droit national des États parties. Chaque État partie doit prendre les mesures juridiques nationales nécessaires pour prévenir et réprimer tout transport non autorisé.

L'article 9, § 1, dispose qu'un mouvement transfrontière de déchets dangereux ou d'autres

déchets est réputé constituer un trafic illicite dans les cas où :

- a. il est effectué sans qu'une notification ait été donnée à tous les États concernés ;
- b. il est effectué sans le consentement de l'un des États intéressés ;
- c. il est effectué avec un consentement obtenu par falsification, fausse déclaration ou fraude ;
- d. il n'est pas conforme matériellement aux documents ;
- e. il entraîne une élimination délibérée de déchets dangereux ou d'autres déchets, en violation des dispositions de la Convention de Bâle et des principes généraux du droit international.

Adopté en 1999 mais pas encore entré en vigueur, le Protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux établit des principes pour un régime complet de responsabilité et d'indemnisation adéquate et rapide, en cas de dommages résultant d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux et d'autres déchets, y compris lors d'un trafic illicite de ces déchets.

La procédure de consentement préalable en connaissance de cause (procédure PIC)

La procédure PIC au titre de la Convention de Bâle permet de garantir que les pays ayant l'intention d'exporter des déchets dangereux et autres déchets demandent le consentement préalable des États de destination et de transit de ces mouvements.



Photo by IISD/ENB | Angeles Estrada Vigil

Notification

Le producteur ou l'exportateur de déchets dangereux et autres déchets soumis à la procédure PIC informe l'autorité compétente de son pays (État d'exportation) de son intention d'exporter lesdits déchets dans un autre pays. L'État d'exportation est tenu de compiler des informations détaillées sur le type de déchets et sur leurs effets potentiels sur l'environnement et la santé humaine et de les communiquer à l'État destinataire des déchets (État d'importation) ainsi qu'à chaque État via lequel les déchets seront transportés (État de transit).

Consentement

Après réception de la notification, l'État d'importation et chaque État de transit peuvent consentir au mouvement avec ou sans réserve, refuser l'autorisation de procéder au mouvement ou demander un complément d'information (voir art. 6, § 2). L'État d'exportation n'autorise le producteur ou l'exportateur à déclencher le mouvement transfrontière que si tous les États concernés lui ont communiqué leur consentement écrit et s'il existe un contrat entre l'exportateur et l'éliminateur spécifiant une gestion écologiquement rationnelle des déchets considérés (voir art. 6, § 3).

Document de notification pour les mouvements/expéditions transfrontières de déchets

1. Exportateur - Déclarant No. d'enregistrement :		3. No. de notification	
Nom :		Notification concernant :	
Adresse :		A. i) Expédition unique : <input type="checkbox"/> ii) Expéditions multiples : <input type="checkbox"/>	
Personne à contacter :		B. i) Élimination (1) : <input type="checkbox"/> ii) Valorisation : <input type="checkbox"/>	
Tél. :		C. Installation de valorisation avec consentement préalable (2;3) : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	
Mél. :		Fax :	
2. Importateur - Consignataire No. d'enregistrement :		4. Nombre total d'expéditions prévues :	
Nom :		5. Quantité totale prévue (4) :	
Adresse :		Mg/tonnes : _____	
Personne à contacter :		m ³ : _____	
Tél. :		6. Période prévue des expéditions (5) :	
Mél. :		Premier départ : _____ Dernier départ : _____	
Fax :		7. Type(s) de conditionnement (5) :	
8. Transporteur(s) prévu (s) No. d'enregistrement :		Prescriptions spéciales de manutention (6) : Oui <input type="checkbox"/> Non : <input type="checkbox"/>	
Nom(7) :		11. Opération(s) d'élimination /valorisation (2)	
Adresse :		Code D / Code R (5) :	
Personne à contacter :		Technologie utilisée (6) :	
Tél. :		Motif de l'exportation (1,6) :	
Mél. :		12. Dénomination et composition des déchets (6) :	
Moyen de transport (5) :		13. Caractéristiques physiques (5) :	
9. Producteur(s) des déchets (1;7;8) No. d'enregistrement :		14. Identification des déchets (indiquer les codes correspondants)	
Nom :		i) Convention de Bâle, Annexe VIII (ou IX s'il y a lieu) :	
Adresse :		ii) Code OCDE (si différent de i) :	
Personne à contacter :		iii) Liste des déchets de la CE :	
Tél. :		iv) Code national dans le pays d'exportation :	
Mél. :		v) Code national dans le pays d'importation :	
Lieu et procédé de production (6) :		vi) Autre (préciser) :	
Fax :		vii) Code Y :	
Lieu effectif de l'élimination/valorisation :		viii) Code H (5) :	
10. Installation d'élimination (2) : <input type="checkbox"/> ou de valorisation (2) : <input type="checkbox"/>		ix) Classe ONU (5) :	
N° d'enregistrement :		x) N° d'identification ONU :	
Nom :		xi) Dénomination par l'ONU :	
Adresse :		xii) Code(s) des douanes (SH) :	
Personne à contacter :		15. Pays/États concernés (a), numéro de code des autorités compétentes s'il y a lieu (b), et points précis d'entrée et de sortie (c) :	
Tél. :		État d'exportation/d'expédition	
Mél. :		État(s) de transit (entrée et sortie)	
Fax :		État d'importation/de destination	
16. Bureaux de douane d'entrée et/ou de sortie et/ou d'exportation (Communauté européenne) :			
Entrée :		Sortie :	
Exportation :			
17. Déclaration de l'exportateur/du déclarant/producteur (1) :			
Je soussigné certifie que les renseignements indiqués sont exacts et établis de bonne foi. Je certifie également que les obligations contractuelles/contraignantes écrites prévues par la réglementation ont été remplies et que le mouvement transfrontière est ou sera couvert par toutes les assurances ou garanties financières			
Nom de l'exportateur/du déclarant :		Date :	Signature :
Nom du producteur :		Date :	Signature :
18. Nombre d'annexes jointes :			
RESERVE AUX AUTORITÉS COMPÉTENTES			
19. Accusé de réception délivré par l'autorité compétente des pays d'importation /de destination/de transit (1)/d'exportation /d'expédition (9) :		20. Consentement écrit (1,8) au mouvement accordé par l'autorité compétente de (pays) :	
Pays :		Consentement accordé le :	
Notification reçue le :		Consentement valable du :	
Accusé de réception transmis le :		Conditions particulières : Non <input type="checkbox"/> Si Oui, voir case 21 (6) <input type="checkbox"/>	
Nom de l'autorité compétente :		Nom de l'autorité compétente :	
Cachet et/ou signature :		Cachet et/ou signature :	
21. Conditions particulières au consentement ou raisons de l'objection :			

1) Requis par la Convention de Bâle.

2) En cas d'opération R12/R13 ou D13-D15, joindre aussi s'il y a lieu les renseignements correspondants sur la (les) installation(s) où seront effectuées les opérations ultérieures R1-R11 ou D1-D12.

3) A remplir pour les mouvements dans la zone de l'OCDE et seulement dans les cas visés par B(ii).

4) Joindre une liste détaillée en cas d'expéditions multiples

5) Voir liste des abréviations & codes jointe.

6) Joindre si nécessaire des renseignements détaillés

7) Joindre une liste s'il y a plusieurs transporteurs / producteurs

8) Si la législation nationale l'exige

9) Le cas échéant sur Décision de l'OCDE.

Première page du document de notification (source : www.basel.int)

Document de mouvement

Le « document de mouvement » ou « document d'expédition » fait partie intégrante de la procédure PIC. Il contient des informations complètes sur le type, l'origine et les caractéristiques des déchets dangereux transportés, ainsi que sur l'exportateur, l'importateur, le transporteur et la méthode d'élimination prévue. En mettant à la disposition des pays concernés des informations sur les mouvements de déchets dangereux, le document de mouvement contribue à leur transparence et leur traçabilité. Les autorités compétentes peuvent ainsi mieux contrôler ces transports.

Le document de mouvement accompagne le chargement de déchets tout au long de son transport depuis le site du producteur de déchets jusqu'à l'arrivée à l'installation d'élimination ou de valorisation dans un autre pays. Toute personne prenant en charge un mouvement transfrontière de déchets doit signer le document de mouvement à la livraison ou à la réception des déchets en question. C'est également dans le document de mouvement que l'installation d'élimination ou de valorisation certifie à l'exportateur et aux autorités compétentes de l'État d'exportation la réception des déchets et l'achèvement des opérations d'élimination ou de valorisation.

Document de mouvement pour les mouvements/expéditions transfrontières de déchets

1. Correspondant à la notification No. :		2. No. De série de l'expédition/nombre total d'expéditions : /	
3. Exportateur – Déclarant No. d'enregistrement : Nom : Adresse : Personne à contacter : Tél. : Mél. :		4. Importateur – Consignataire No. d'enregistrement : Nom : Adresse : Personne à contacter : Tél. : Mél. :	
Mg (tonnes) : m ³ :		6. Date réelle de l'expédition :	
7. Conditionnement Type(s) (1) : Nombre de colis : Prescriptions particulières de manutention (2) : Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>			
8. a) 1er transporteur (3) : No. Enregistrement : Nom : Adresse : Tél. : Fax : Mél. :		8. b) 2ème transporteur : No. enregistrement : Nom : Adresse : Tél. : Fax : Mél. :	
		8. c) Dernier transporteur : No. enregistrement : Nom : Adresse : Tél. : Fax : Mél. :	
----- A remplir par le représentant du transporteur -----			
Moyen de transport (1) : Date de la prise en charge : Signature :		Moyen de transport (1) : Date de la prise en charge : Signature :	
9. Producteur(s) des déchets (4,5,6) : No. Enregistrement : Nom : Adresse : Personne à contacter : Tél. : Mél. : Lieu de production (2) :		12. Dénomination et composition des déchets (2) :	
10. Installation d'élimination (2) : <input type="checkbox"/> ou de valorisation (2) : <input type="checkbox"/> No. Enregistrement : Nom : Adresse : Personne à contacter : Tél. : Mél. : Lieu effectif de l'élimination/valorisation :		13. Caractéristiques physiques (1) :	
11. Opération d'élimination/valorisation Code/D/R (1) :		14. Identification des déchets (indiquer les codes correspondants) i) Convention de Bâle, Annexe VIII (ou IX s'il y a lieu); ii) Code OCDE (si différent de i)); iii) Liste des déchets de la CE ; iv) Code national dans le pays d'exportation ; v) Code national dans le pays d'importation ; vi) Autre (préciser) ; vii) Code Y ; viii) Code H (1) ; ix) Classe ONU (1) ; x) N° d'identification ONU ; xi) Dénomination par l'ONU ; xii) Code(s) des douanes (SH) :	
15. Déclaration de l'exportateur - Déclarant (producteur) (4) : Je soussigné certifie que les renseignements portés dans les cases ci-dessus sont exacts et établis de bonne foi. Je certifie également que les obligations Contractuelles/contraindantes écrites prévues par la réglementation ont été remplies, que le mouvement transfrontière est couvert par toutes les assurances ou garanties financières éventuellement requises, et que toutes les autorisations requises ont été reçues des autorités compétentes des pays concernés. Nom: _____ Date: _____ Signature: _____			
16 A remplir par toute personne impliquée dans le mouvement transfrontière s'il y a lieu de fournir d'autres renseignements :			
17 Expédition reçue par l'importateur/le consignataire (si ce n'est pas l'installation) : Nom: _____ Date: _____ Signature: _____			
A REMPLIR PAR L'INSTALLATION D'ELIMINATION /VALORISATION			
18. Expédition reçue à l'installation d'élimination <input type="checkbox"/> ou de valorisation <input type="checkbox"/> Date de réception : _____ Acceptée: <input type="checkbox"/> Rejetée*: <input type="checkbox"/> Quantité reçue : _____ tonnes: _____ m ³ : _____ * contacter immédiatement les autorités compétentes Date approximative d'élimination/valorisation : _____ Opération d'élimination/valorisation (1) : _____ Nom : _____ Date : _____ Signature : _____		19. Je soussigné certifie que l'élimination/la valorisation des déchets décrits ci-dessus a été effectuée. Nom : _____ Date : _____ Signature et cachet : _____	

1) Voir les codes dans la liste des abréviations et codes ci-jointe. 4) Requis par la Convention de Bâle
2) Joindre des renseignements plus détaillés s'il y a lieu. 5) Joindre une liste s'il y a plusieurs producteurs.
3) S'il y a plus de 3 transporteurs, joindre les renseignements prévus aux cases 8 (a,b,c). 6) Si les renseignements sont requis par la législation nationale.

Première page du document de mouvement (source : www.basel.int)

Derniers développements

Interdiction des exportations

Adopté dès 1995, l'amendement à la Convention de Bâle portant interdiction des exportations (« amendement d'interdiction ») est une modification importante, qui établit une interdiction totale des mouvements transfrontières de déchets dangereux depuis les pays industrialisés riches vers les pays plus pauvres. Il n'est toutefois entré en vigueur que bien plus tard, le 5 décembre 2019.

Plus précisément, l'amendement d'interdiction interdit de manière générale aux pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et de l'Union européenne (UE) ainsi qu'au Liechtenstein d'exporter des déchets dangereux vers tous les autres pays.

Modifications concernant les déchets plastiques

En 2019, des modifications aux annexes II, VIII et IX de la Convention de Bâle ont été adoptées pour améliorer le contrôle des mouvements transfrontières des déchets plastiques. Elles sont entrées en vigueur dès le 1^{er} janvier 2021.

À l'annexe VIII, une nouvelle rubrique pour les déchets plastiques dangereux a été ajoutée dans la liste des déchets considérés comme dangereux et par conséquent soumis à la procédure PIC.

À l'annexe IX, il a été clarifié quels sont les types de déchets plastiques qui ne sont pas dangereux et ne sont donc pas soumis à la procédure PIC. Il s'agit des déchets plastiques composés presque exclusivement d'un polymère non halogéné, d'une résine durcie ou d'un polymère fluoré, à condition que ces déchets soient presque exempts de contamination et

d'autres types de déchets et qu'ils soient destinés à être recyclés d'une manière écologiquement rationnelle. Ce groupe inclut également les mélanges de déchets plastiques constitués de polyéthylène (PE), de polypropylène (PP) et de téréphtalate de polyéthylène (PET).



Déchets plastiques

Enfin, une nouvelle rubrique a été introduite dans l'annexe II pour les déchets plastiques, y compris en mélange, qui ne relèvent pas des nouvelles rubriques des annexes VIII et IX susmentionnées et qui nécessitent un examen spécial. Ce type de déchets plastiques est lui aussi soumis à la procédure PIC.

Modifications concernant les déchets électriques et électroniques

De nouvelles modifications aux annexes II, VIII et IX ont été adoptées en 2022, dans le but cette fois-ci d'élargir les contrôles des mouvements transfrontières aux déchets électriques et électroniques et à soumettre tous les types de déchets d'équipements électriques et électroniques à la procédure PIC.

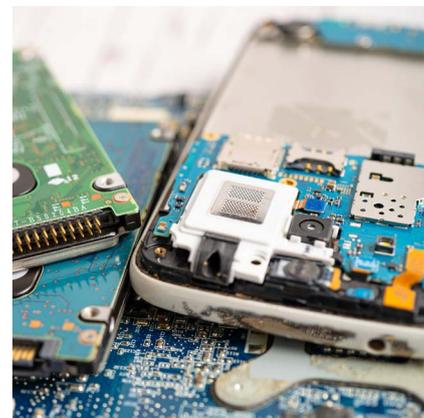
Dans la liste des déchets nécessitant un examen spécial à

l'annexe II, une nouvelle rubrique sera ajoutée pour tous les types de déchets d'équipements électriques ou électroniques, de déchets de composants de ces équipements et de déchets issus de leur traitement.

Une nouvelle rubrique est également introduite à l'annexe VIII pour tous les types de déchets électriques et électroniques dangereux.

Les déchets listés dans ces deux annexes sont soumis à la procédure PIC. Étant donné que les rubriques existantes pour les appareils électriques et électroniques à l'annexe IX auxquelles la procédure PIC ne s'applique pas vont être biffées, la procédure PIC sera à l'avenir applicable à tous les types de déchets électriques et électroniques.

Les modifications concernant les déchets électroniques entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2025.



Exemples de déchets électroniques

Interaction entre les règlements pour le transport de marchandises dangereuses et la Convention de Bâle

La Convention de Bâle renvoie déjà dans son préambule aux Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, qui ont été prises en compte lors de la rédaction de la Convention et surtout de ses annexes.

Protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets néfastes de la production et de la gestion des déchets est, rappelons-le, l'objectif général de la Convention. La « gestion » des déchets y est définie comme la collecte, le transport et l'élimination

des déchets, y compris la surveillance des sites d'élimination (voir art. 2). Le transport est donc considéré comme l'une des opérations fondamentales qui, si elles sont réalisées de manière écologique, permettront de remplir les objectifs de la Convention de Bâle.

Les parties à la Convention sont explicitement tenues de veiller à ce que les déchets qui doivent faire l'objet d'un mouvement transfrontière soient emballés, étiquetés et transportés conformément aux règles et normes internationales en matière d'emballage, d'étiquetage et de transport (voir art. 4, § 7, b).

S'ils veulent atteindre les objectifs de la Convention de Bâle, chacun

des 191 États parties doivent entre autres veiller à ce que le transport des déchets se déroule en toute sécurité, de manière écologiquement rationnelle et en accord avec les normes internationales reconnues. Cela pourrait contribuer à une plus large diffusion des règlements relatifs aux marchandises dangereuses existants et bien établis, comme le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). L'application du RID garantit en effet un transport ferroviaire sûr et écologique des déchets, dans la droite ligne de la Convention de Bâle.

Katarina Burkhard

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2023/2024

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
29 janvier	Réunion sur l'arrangement administratif (OTIF, Commission européenne [DG Mobilité et transport], Agence de l'UE pour les chemins de fer)		Bruxelles - Belgique
7 mars	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	Berne - Suisse
8 mars	1 ^{re} session de l'Autorité de surveillance		Berne - Suisse
25-28 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne - Suisse
16-18 avril	6 ^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale	*	Vienna - Austria

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2023/2024

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
17 janvier	Groupe de travail informel de la Réunion commune RID/ADR/ADN sur les références aux autorités compétentes	CEE-ONU	Suisse (À DISTANCE)
30-31 janvier	Consultations annuelles 2024 du FIT avec les organisations internationales	FIT	Paris - France
13-16 février	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
20-23 février	Comité des transports intérieurs	CEE-ONU	Genève - Suisse
21-22 février	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
12-13 mars	Groupe d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'UIC	UIC	Zurich - Suisse
2-5 avril	115 ^e session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	CEE-ONU	Genève - Suisse

* ministère fédéral du climat, de l'environnement, de l'énergie, des mobilités, de l'innovation et de la technologie (AT)



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