



Bulletin

OTIF

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

132^e année
N°2/2024

Bulletin des
transports
internationaux
ferroviaires

ACTUALITÉS

OTIF

- 3 Mémorandum d'accord : OTIF – CESAP-ONU
- 3 86^e session du Comité des transports intérieurs à Genève
- 4 Entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg
- 5 Premier coup de pioche
- 6 Développement ferroviaire et coopération en Asie du Sud-Est
- 7 Moldova : demande d'adhésion à l'OTIF
- 7 Chine : demande d'adhésion à l'OTIF
- 8 Célébrer l'entrée en vigueur du Protocole ferroviaire de Luxembourg
- 9 Résultats de la Commission ad hoc sur les affaires juridiques et la coopération internationale

COTIF

- 10 Notifications dépositaires

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 10 La 16^e Assemblée générale de l'OTIF : 25-26 septembre 2024

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 11 Les véhicules interchangeables

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 14 63^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU
- 18 Réunion commune RID/ADR/ADN
- 22 Les mouvements transfrontières de déchets : situation juridique actuelle et évolutions (deuxième partie)

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

28

Photos :

www.amici dellaterra.it/index.php/1980-1990/la-nave-dei-veleni)

Épandage de pesticides sur un champ cultivé (Source : Wikimedia commons CC BY 2.0 Deed, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tractor_Fertilize_Field_Pesticide_And_Insecticide.jpg)

Exemples de produits contenant du mercure (Source : Adobe Stock)

ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

Dans la précédente édition du Bulletin, nous vous informions de l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg et de la nouvelle activité à l'échelle mondiale qui en découle pour l'OTIF.

Autre nouveauté : les récentes demandes d'adhésion de la République populaire de Chine et de la République de Moldova à l'OTIF, respectivement en tant que membre associé et membre à part entière, constituent aujourd'hui une étape importante dans la construction de l'espace ferroviaire eurasiatique.

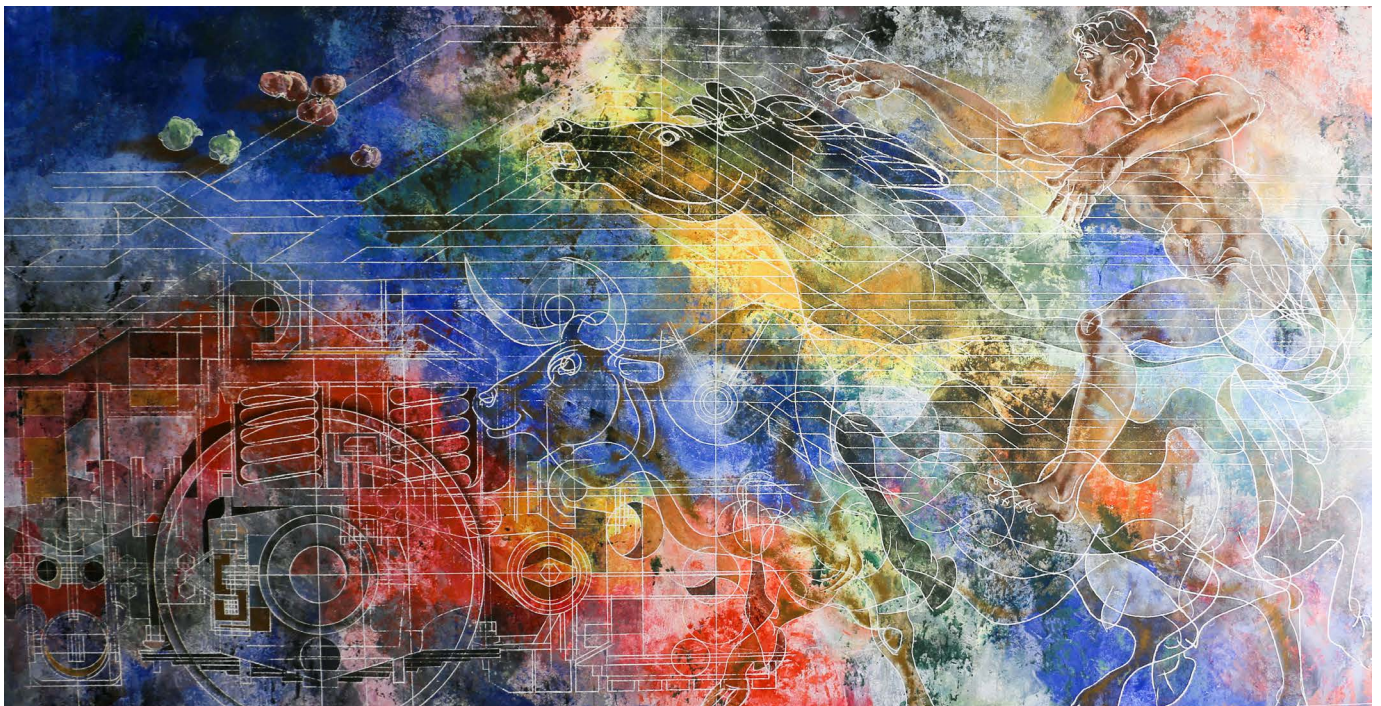
Le moment est-il opportun compte tenu du contexte géopolitique mondial ? Je pense que oui : cette étape s'imposait même depuis longtemps pour ce qui est des conditions de concurrence équitables entre les modes de transport et de la durabilité du transport ferroviaire international.

Ce nouveau numéro du Bulletin contient également des informations importantes sur les résultats de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale. Un véritable travail de fond a été réalisé dans ce domaine, en collaboration avec le secteur, et j'espère que la Commission pourra poursuivre ses travaux majeurs.

Je remercie d'ores et déjà la Commission ad hoc pour son assistance dans la préparation de la stratégie à long terme de l'OTIF. Naturellement, il convient d'attendre la décision de la 16^e Assemblée générale de l'OTIF en septembre prochain. Affaire à suivre !

Je vous souhaite à toutes et à tous une lecture instructive et un bel été !

Wolfgang Küpper
Secrétaire général



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

MÉMORANDUM D'ACCORD : OTIF – CESAP-ONU

L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique des Nations unies (CESAP-ONU) ont conclu un mémorandum d'accord en date du 7 février 2024.

L'OTIF entretient depuis longtemps une coopération étroite avec d'autres organisations internationales. En effet, la coopération internationale est un des facteurs clés pour favoriser, améliorer et faciliter le trafic international ferroviaire.

Le nouveau mémorandum d'accord entre l'OTIF et la CESAP-ONU est un renouvellement de l'accord conclu en 2018, lequel expirait au 31 décembre 2023. À l'exception de quelques modifications

non substantielles, le nouveau mémorandum reprend les termes du mémorandum de 2018.

Le mémorandum garantit l'échanges d'informations pertinentes et met en place un cadre général pour les consultations et la coopération, avec la possibilité pour chaque partie d'envoyer des représentants et représentantes aux réunions pertinentes de l'autre partie.

L'un des domaines prioritaires d'activités conjointes est d'encourager l'adhésion à la COTIF des pays membres de la CESAP intéressés.

Ainsi, le Secrétariat de l'OTIF contribue aux travaux de la CESAP pour le développement des chemins de fer en présentant les solutions que la COTIF peut apporter aux

problématiques existant aujourd'hui en Asie et dans le Pacifique en matière d'interopérabilité juridique et technique.

Le Secrétaire général se félicite de ce renouvellement et salue la qualité de la coopération existante et à venir.

Créée en 1947, la CESAP est l'une des cinq commissions régionales de l'ONU. Son objectif général est de promouvoir un développement économique et social viable et ouvert en Asie et dans le Pacifique. En sa 62^e session, le 12 avril 2006, la CESAP a adopté l'Accord intergouvernemental sur le réseau du chemin de fer transasiatique dans le but de promouvoir et faire progresser le transport ferroviaire en Asie et entre l'Asie et les régions voisines.

86^e SESSION DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS À GENÈVE

Du 20 au 23 février 2024, s'est tenue au Palais des Nations à Genève la 86^e session du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU).

Le 20 février 2024, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a participé au débat de haut niveau dont le thème était « Prendre des mesures ambitieuses pour le climat – Parvenir à des transports intérieurs décarbonés à l'horizon 2050 ». Plus précisément, il était invité à intervenir lors du 3^e panel de discussions sur la coopération internationale, le soutien intergouvernemental et les

partenariats aux fins de l'action climatique.

M. Küpper a d'abord souligné que : « En dépit de la situation géopolitique actuelle, la conjoncture politique mondiale n'a jamais été aussi favorable au transport international ferroviaire. C'est une vraie occasion pour nous de faire du rail le mode de transport le plus important du XXI^e siècle. »

Puis il a remarqué que le rôle de l'OTIF et l'intérêt porté à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) ne cessent d'augmenter. Dans les domaines du droit des contrats ferroviaires, de l'interopérabilité et du transport en sécurité des

marchandises dangereuses, les bénéfiques, pour le secteur, provenant de l'application de la COTIF ne sont plus à prouver.

Il a enfin plaidé pour davantage d'harmonisation du droit international des transports ferroviaires plutôt qu'un morcellement réglementaire. « Il est primordial que toutes les organisations engagées dans le développement des transports internationaux ferroviaires coopèrent étroitement afin d'établir des synergies entre leurs programmes de travail, d'éviter toute duplication de travaux et de profiter le plus efficacement possible des ressources et de l'expérience disponibles. »

ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE DE LUXEMBOURG

Le 8 mars 2024, le Protocole ferroviaire de Luxembourg à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles est officiellement entré en vigueur à l'occasion d'une cérémonie dans le cadre d'une réunion intergouvernementale spéciale organisée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

Le Protocole de Luxembourg s'applique, pour l'instant, dans quatre États parties : l'Espagne, le Gabon, le Luxembourg et la Suède. Les procédures de ratification du Protocole sont en cours dans plusieurs autres États.

L'OTIF est désormais officiellement le secrétariat de l'Autorité de surveillance, laquelle supervise la mise en œuvre du Protocole de Luxembourg, c'est-à-dire l'établissement et l'exploitation du Registre international du matériel roulant ferroviaire. Fonctionnant 24 h/24 et 7 j/7, le registre international public sis à Luxembourg peut accréditer les utilisateurs et utilisatrices, attribuer des numéros d'identification uniques (URVIS) au matériel roulant, accepter les inscriptions de garanties et faciliter les recherches de garanties.

« L'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg est une étape importante pour l'OTIF » a expliqué M. Wolfgang Küpper, Secrétaire général de l'OTIF. « L'Autorité de surveillance est établie ; le Registre international est mis en service. Pour l'OTIF, cette nouvelle activité de secrétariat sera une vraie gageure, car très différente de ses activités actuelles qui sont de favoriser, d'améliorer et de

faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire. J'ai la certitude que cette nouvelle activité à l'échelle mondiale dans le cadre du Protocole de Luxembourg aidera les États intéressés à mieux comprendre le rôle de l'OTIF et tout ce qu'elle propose. Les gouvernements et le secteur du rail ne pourront plus ignorer ce nouvel outil de financement. C'est ainsi que le Protocole de Luxembourg trouve sa place. »

« L'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg est un accomplissement majeur, qui vient faciliter l'accès urgemment nécessaire aux crédits privés pour le secteur ferroviaire », a indiqué M. Ignacio Tirado, Secrétaire général de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), dépositaire du Protocole ferroviaire de Luxembourg. « Alors même qu'un nombre croissant d'États cherchent à mettre en œuvre des politiques des transports qui contribuent aux objectifs de développement durable de l'ONU, le Protocole est un instrument clé, reconnu par des organismes régionaux comme la CEA-ONU, l'Union africaine, la CEE-ONU et l'UE. UNIDROIT est convaincu

que le Protocole ferroviaire de Luxembourg a le potentiel de produire d'énormes avantages pour toutes les parties prenantes au fur et à mesure de sa ratification dans le monde entier. »

« C'est un grand jour pour le secteur du rail », a déclaré M. Howard Rosen, président du Rail Working Group. « De nouvelles possibilités s'ouvrent, permettant au secteur privé de proposer à moindres frais les financements nécessaires pour le matériel roulant ferroviaire dans le monde. Compte tenu des avantages sociaux, économiques et environnementaux évidents du transfert modal du transport des marchandises et des voyageurs vers le rail et au vu des financements publics presque toujours limités, il est temps pour les gouvernements d'aller de l'avant et de ratifier le Protocole à la première occasion. »

« Nous sommes heureux de lancer le Registre international des garanties sur le matériel roulant » a déclaré M. Shawn Peters, président-directeur général d'ISC. ISC est la société mère de Regulis S.A., conservateur nouvellement désigné du Registre



international. « ISC et Regulis tirent une grande fierté de l'impact sur l'économie et l'environnement qu'aura le Registre du matériel roulant, alors qu'il accompagnera la croissance du secteur ferroviaire mondial en proposant une source de confiance pour les garanties sur le matériel roulant. Nous attachons une grande importance à nos partenariats avec UNIDROIT, l'OTIF et le Rail Working Group et nous nous réjouissons à la perspective de travailler avec toutes les parties

prenantes qui bénéficieront du registre, ainsi que de voir le registre s'étoffer au fil des années à venir. »

Le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles facilite les financements pour l'acquisition du matériel roulant. Il met en effet en place

un nouveau régime juridique pour la reconnaissance et l'exécution des garanties des prêteurs, bailleurs et vendeurs conditionnels prises sur le matériel roulant ferroviaire.

[État du Protocole ferroviaire de Luxembourg \(signatures, ratifications et adhésions\)](#)

Protocole ferroviaire de Luxembourg : français, allemand, anglais.

PREMIER COUP DE PIOCHE

Jeudi 14 mars 2024, le premier coup de pioche symbolique marquant le début des travaux de rénovation du siège de l'Organisation intergouvernementale des transports internationaux ferroviaires (OTIF) à Berne a été formellement donné. Une cérémonie a été organisée à cette occasion en présence d'une vingtaine d'invités et invitées.

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a accueilli les personnes conviées. Il a ensuite expliqué que la rénovation du bâtiment du siège à Berne s'était

imposée comme une évidence compte tenu de l'histoire de l'Organisation et de ses racines à Berne et en Suisse. Il a enfin exprimé sa gratitude auprès des autorités suisses pour leur soutien sans faille.

M. Alec von Graffenried, président de la ville de Berne, M^{me} Dominique Bühler, première vice-présidente du Grand Conseil du Canton de Berne, M. Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports, et M. Ueli Gfeller, directeur général de BauSpektrum, se sont également exprimés. Ils ont entre autre souligné l'importance

de la présence historique de l'OTIF à Berne – 130 ans d'existence – et ont salué l'ambition de se doter d'un bâtiment rénové moderne, économe en énergie et écologique.

Ont également participé M. Gilles Mugnier, secrétaire général du Comité international des transports ferroviaires (CIT), M. Masahiko Metoki, directeur général de l'Union postale universelle (UPU), M. Thierry Merle, membre du Comité de direction de la FIPOI, et M^{me} Berta Fernandez-Alfaro, chef de mission auprès du bureau de coordination de l'OIM pour la Suisse et le Liechtenstein.

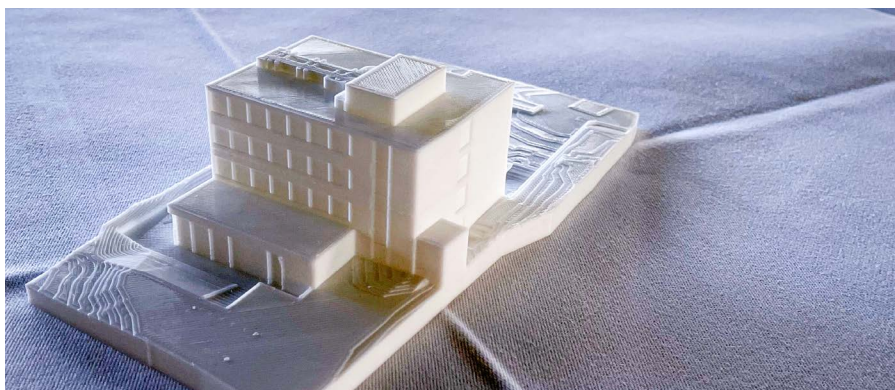


Pour clore la première partie de la cérémonie, M^{me} Lunesterline Andriamahatahitry, chef du projet de rénovation et chef du département de l'administration et des finances de l'OTIF, a présenté un aperçu du projet. Elle a enfin souligné que si le projet se concrétisait aujourd'hui, c'était grâce à la volonté du Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, à l'appui des États membres de l'OTIF et au soutien de l'État hôte.

Le bâtiment du siège de l'OTIF a été construit dans les années 1960 et inauguré en 1966. Depuis plus de 50 ans, le bâtiment n'avait connu aucune rénovation majeure. Cet été 2023, afin de permettre une réalisation optimale du projet, l'ensemble des équipes du Secrétariat a déménagé dans des bureaux temporaires. La rénovation du siège de l'OTIF comprend deux innovations majeures : l'extension de la salle de réunion, pour permettre l'interprétation simultanée des réunions, et une certification Minergie Eco. Cette

dernière implique entre autres une réduction significative de la consommation d'énergie dans les années à venir et l'utilisation

de matériaux écologiques et exempts de substances nocives. Les travaux devraient se terminer au premier trimestre 2025.



DÉVELOPPEMENT FERROVIAIRE ET COOPÉRATION EN ASIE DU SUD-EST

Le 25 mars 2024 le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a participé à distance à la réunion de lancement du projet sur la mise à profit des chemins de fer transasiatiques pour un réseau de transport résilient et efficient au sein de l'ASEAN et au-delà, organisée par l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN)

L'ASEAN, en coopération avec la CESAP-ONU, a commencé à mettre en œuvre un projet visant à renforcer la coopération régionale

entre ses États membres dans le domaine du transport ferroviaire. Le projet a pour objectif d'élaborer un plan stratégique afin de renforcer l'interopérabilité ferroviaire entre les États membres de l'ASEAN. La réunion de lancement du projet avait pour vocation de discuter des méthodes de mise en œuvre du projet.

Le Secrétaire général de l'OTIF a effectué une présentation intitulée « *Enhancing railway interoperability among ASEAN Member States* »

(« Améliorer l'interopérabilité ferroviaire entre les États membres de l'ASEAN »). Après avoir présenté l'OTIF et les avantages à adhérer à la COTIF, le Secrétaire général a souligné la valeur ajoutée de la COTIF pour les membres de l'ASEAN.

MOLDOVA : DEMANDE D'ADHÉSION À L'OTIF

La République de Moldova a déposé une demande d'adhésion à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du protocole de modification du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), conformément à l'article 37 de la COTIF.

L'article 37 prévoit une seule condition substantielle pour adhérer à la COTIF: une infrastructure ferroviaire doit être exploitée sur le territoire de l'État concerné. Cette condition est remplie par la République de Moldova.

La République de Moldova appliquera l'appendice B à la COTIF, à savoir les Règles uniformes concernant le contrat de

transport international ferroviaire des marchandises (CIM). En application de l'article 42, § 1, première phrase, de la COTIF, la République de Moldova a déclaré qu'elle n'appliquerait pas les appendices A (CIM), C (RID), D (CUV), E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) à la Convention.

Le Secrétaire général en sa qualité de dépositaire de la Convention a notifié la demande d'adhésion aux gouvernements des États membres de l'OTIF par lettre circulaire du 26 mars 2024. Sauf opposition formulée par cinq États membres de l'OTIF, la demande d'adhésion sera admise de plein droit trois mois après cette première notification, c'est-à-dire le 26 juin 2024.



Le Secrétaire général adressera ensuite aux États membres une deuxième notification pour les informer que la demande a été admise de plein droit et l'adhésion prendra effet le premier jour du troisième mois suivant cette notification. Le Moldova deviendra ainsi le cinquante-et-unième État membre de l'Organisation intergouvernementale des transports internationaux ferroviaires (OTIF).

CHINE : DEMANDE D'ADHÉSION À L'OTIF

Le 26 avril 2024, la République populaire de Chine a déposé une demande d'adhésion à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires en tant que membre associé, conformément à l'article 39 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

L'article 39 prévoit une seule condition substantielle pour devenir membre associé : une infrastructure ferroviaire doit être exploitée sur le territoire de l'État concerné.

Les membres associés peuvent participer, avec voix consultative, aux travaux des organes de l'OTIF, sauf au Comité administratif, et doivent verser des contributions à l'Organisation. À la différence des États membres, les membres associés ne sont pas des parties contractantes à la COTIF.

La Chine et l'OTIF entretiennent des relations de coopération depuis quelques années. En effet, au printemps 2016, l'Administration nationale des chemins de fer chinoise (NRA) avait exprimé son intérêt pour les travaux de l'OTIF et pour le cadre juridique offert par la COTIF. Le Secrétaire général de l'OTIF avait alors invité le vice-ministre des transports et une délégation de la NRA à Berne. C'est ainsi que le 12 juillet 2016, l'OTIF et la NRA signaient un mémorandum d'accord. Ce mémorandum marque le début de la collaboration entre la Chine et l'OTIF.

Le Secrétaire général en sa qualité de dépositaire de la Convention a notifié la demande d'adhésion aux gouvernements des États membres de l'OTIF par lettre circulaire du 26 avril 2024. Sauf opposition formulée par cinq États membres de l'OTIF, la demande d'adhésion



sera admise de plein droit trois mois après cette première notification, c'est-à-dire le 26 juillet 2024.

Le Secrétaire général adressera ensuite aux États membres une deuxième notification pour les informer que la demande a été admise de plein droit et l'adhésion prendra effet le premier jour du troisième mois suivant cette notification. La Chine deviendra ainsi le deuxième membre associé de l'OTIF aux côtés de la Jordanie, qui est membre associé depuis 2010.

CÉLÉBRER L'ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE FERROVIAIRE DE LUXEMBOURG

L'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) a organisé le 9 avril 2024 à Rome un grand événement célébrant l'entrée en vigueur du Protocole ferroviaire de Luxembourg.

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, et le Secrétaire général d'UNIDROIT, M. Ignacio Tirado, ont ouvert l'événement, avant que Leurs Excellences M^{me} Michèle Pranchère-Tomassini, ambassadrice du Luxembourg en Italie, et M^{me} Nosopho Nausca-Jean Jezile, ambassadrice d'Afrique du Sud en Italie, prennent également la parole.

M. Küpper a souligné : « Le matériel roulant ferroviaire est très cher et le système de garanties internationales introduit par la Convention du Cap peut contribuer à d'importantes économies à l'acquisition, comme cela a été le cas pour l'aviation.

Il deviendra bien plus important à l'avenir de simplifier les modes de financement des chemins de fer. Le Protocole de Luxembourg

créera le chaînon manquant et aidera à combler l'évident déficit de financement.

De solides arguments plaident en faveur d'une perspective optimiste quant aux futures évolutions du Protocole de Luxembourg et du Registre international. »

Enfin, M. Küpper a conclu : « Je remercie tous ceux et celles qui ont investi toute leur énergie ces 17 dernières années depuis la Conférence diplomatique à Luxembourg, et en particulier M. Howard Rosen et le Rail Working Group pour leur engagement, leur endurance et l'énorme travail accompli.

J'aimerais également dire un grand merci à M. Roy Goode pour son travail remarquable d'une part sur le Commentaire officiel prévu par la résolution n° 4 adoptée à la Conférence diplomatique de Luxembourg et d'autre part sur le règlement.

J'adresse aussi des remerciements particuliers à nos collègues

d'UNIDROIT, dépositaire du Protocole de Luxembourg. »

Après les allocutions d'ouverture, M. Howard Rosen a présenté une vue d'ensemble des avantages du Protocole, puis M^{me} Laurel Garven, vice-présidente de l'ISC, a expliqué le rôle du Registre international.

Enfin, des déclarations de soutien au Protocole ont été faites par le Paraguay, la Suède et le Royaume-Uni.

États membres d'UNIDROIT, États contractants de la Convention du Cap, parties prenantes et experts et expertes se sont réunis pour assister aux célébrations. Au total une soixantaine de personnes dont des délégations de 25 États membres d'UNIDROIT ont participé à l'événement. En fin de journée, un vin d'honneur a été organisé en partenariat avec l'Ambassade du Luxembourg à Rome.

RÉSULTATS DE LA COMMISSION AD HOC SUR LES AFFAIRES JURIDIQUES ET LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

Du 16 au 18 avril 2024 s'est tenue à Vienne la 6^e session de la Commission ad hoc sur les affaires juridiques et la coopération internationale. Il s'agissait de la dernière session avant la prochaine session ordinaire de l'Assemblée générale et un état des lieux des travaux réalisés s'impose.

À sa 15^e session en septembre 2021, l'Assemblée générale a décidé de créer, en vertu de l'article 13, § 2, de la COTIF, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale pour une période de trois ans (septembre 2021 – septembre 2024). Elle a attribué à la Commission ad hoc les missions suivantes :

- préparer des projets de modifications ou ajouts à la Convention ;
- fournir des conseils juridiques de sa propre initiative ou à la demande des organes visés à l'article 13, § 1 et 2, de la COTIF ou à la demande des organes établis par eux ;
- promouvoir et faciliter le fonctionnement et la mise en œuvre de la COTIF ;
- procéder à la veille et à l'évaluation des instruments juridiques ;
- prendre les décisions concernant la coopération

avec d'autres organisations et associations internationales, y compris sur l'établissement et la dissolution de groupes de contact consultatifs avec d'autres organisations et associations internationales ainsi que sur le suivi du fonctionnement des groupes de contact.

De novembre 2021 à avril 2024, la Commission ad hoc s'est réunie six fois. Lors de la 1^{re} session, la Commission ad hoc a élu l'Allemagne à la présidence et le Royaume-Uni et la France à la vice-présidence.

États membres, organisations et associations internationales, experts et expertes et universitaires ont démontré, par leur participation active, leur intérêt pour la Commission ad hoc et les sujets développés.

Les États membres ont doté la Commission ad hoc sur les affaires juridiques et la coopération internationale d'un programme de travail 2022-2024 qu'ils ont fait évoluer au fil du temps. Le

programme de travail initial, adopté en novembre 2021 à la 1^{re} session de la Commission ad hoc, définissait une vingtaine d'objectifs ; en avril 2024, presque la moitié des objectifs ont été atteints.

Suivant la décision prise à la 15^e session de l'Assemblée générale et selon son programme de travail, la Commission ad hoc a prêté assistance au Secrétaire général tout au long de l'élaboration de la « Stratégie à long terme pour l'OTIF ». Elle a également émis des avis et formulé des conseils. Désormais, c'est à l'Assemblée générale, qui se tiendra du 25 au 26 septembre 2024, de se prononcer sur l'adoption de cette stratégie.

La Commission ad hoc, conformément à son mandat, a adopté un certain nombre de documents (liste non exhaustive) :

- [Recommandation sur l'implication des parties prenantes dans les travaux de l'OTIF \(adoptée à la 2^e session\)](#)



- [Lignes directrices sur la coopération avec les organisations internationales intergouvernementales \(adoptées à la 3^e session\)](#)
- [Lignes directrices sur l'application des procédures pour la modification de la COTIF \(adoptées à la 3^e session\)](#)
- [Avis juridique consultatif sur l'interprétation des RU CUI \(adopté à la 5^e session\)](#)
- Recommandation sur l'utilisation de signatures

électroniques dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres » (document non public adopté à la 6^e session)

À sa 4^e session et sur la base d'un avant-projet du Secrétariat de l'OTIF concernant le langage inclusif, la Commission ad hoc a recommandé que le Secrétariat veille à l'utilisation cohérente du langage inclusif dans les instruments juridiques pertinents au moyen de lignes directrices sur l'utilisation du langage inclusif. Ces lignes directrices ont été publiées sur le site Internet de l'OTIF [ici](#).

La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a été créée pour une période de trois ans, jusqu'en septembre 2024. La prochaine l'Assemblée générale décidera de la reconduction du mandat de la Commission ad hoc pour une nouvelle période.

Le Secrétariat de l'OTIF se félicite des travaux accomplis. En outre, le Secrétariat tient à remercier vivement le Royaume-Uni et l'Autriche pour avoir respectivement accueilli la 3^e et la 6^e session de la Commission ad hoc.

NOTIFICATIONS DÉPOSITAIRES

Depuis mars 2024 ([Bulletin 1/2024](#))

NOT-24004	26.3.2024	Moldova – demande d'adhésion à la COTIF
NOT-24006	26.4.2024	Chine – demande d'adhésion en tant que membre associé de l'OTIF

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

La 16^e Assemblée générale de l'OTIF se tiendra les 25 et 26 septembre 2024 à Berne en Suisse. L'Assemblée générale se déroulera en présentiel. L'Assemblée générale est l'organe décisionnaire suprême de l'OTIF (article 14, COTIF 1999).

L'Assemblée générale désigne les membres du Comité administratif, valide les orientations stratégiques et fixe le montant maximal des

dépenses de l'Organisation notamment. Elle décide également de certaines propositions tendant à modifier la COTIF.

L'Assemblée générale élit le Secrétaire général. Lors de cette 16^e session, les États membres auront le choix entre **quatre candidats**.

L'Assemblée générale se compose de tous les États membres

de l'OTIF et des organisations régionales d'intégration économique ayant adhéré à la COTIF. Les membres associés participent aussi à l'Assemblée générale.

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

LES VÉHICULES INTERCHANGEABLES

Dans le cadre des RU APTU et ATMF, la COTIF offre un ensemble complet de procédures et exigences techniques pour l'approbation des véhicules en vue de leur circulation en trafic international. Les exigences pour les véhicules de la COTIF, à l'instar des règles de l'UE sur lesquelles elles sont fondées, sont principalement de nature fonctionnelle et définissent des exigences minimales plutôt que des solutions techniques. La liberté de conception qui en résulte promeut l'innovation en termes d'optimisation des véhicules pour leurs utilisations prévues. Ainsi, les exigences ne freinent pas l'innovation et n'imposent pas de technologies obsolètes. Dans le même temps, les opérations de transport international ferroviaire requièrent des véhicules hautement standardisés qui peuvent être facilement interchangeables et accouplés dans un train. Quelles sont les possibilités actuelles et les nouveaux développements en la matière ?

Du RIV et du RIC à la COTIF

Pendant environ un siècle, la construction et l'utilisation internationale des voitures de voyageurs et des wagons de marchandises ont respectivement été régies par le *Regolamento Internazionale delle Carrozze (RIC)* et le *Regolamento Internazionale Veicoli (RIV)*, administrés par l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Après son abrogation, le RIV a été remplacé dans ses aspects commerciaux et contractuels par le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU), conjointement géré par l'UIC, l'UIP et l'ERFA. Le RIC existe toujours comme accord contractuel et commercial géré par l'UIC, mais ne sert plus de fondement à l'approbation des véhicules par les autorités.

Les dispositions techniques du RIC et du RIV ont été remplacées par les dispositions de la COTIF via l'établissement des RU APTU (exigences techniques) et des RU ATMF (procédures d'admission et utilisation des véhicules). Les exigences techniques et de sécurité minimales pour l'interopérabilité du matériel roulant sont actuellement définies par les États et non par les entreprises ferroviaires. La prescription technique uniforme concernant les wagons de marchandises (PTU Wagons), la prescription technique uniforme concernant les locomotives et le matériel roulant destinés au transport

de voyageurs (PTU LOC&PAS), la prescription technique uniforme concernant le bruit (PTU Bruit) et la prescription technique uniforme concernant l'accessibilité pour les personnes handicapées et à mobilité réduite (PTU PMR) sont les successeurs des dispositions techniques du RIC et du RIV.

Catégories de véhicules interopérables

Les véhicules adaptés à la libre circulation

Selon l'article 6, § 3, des RU ATMF, un véhicule est « adapté à la libre circulation » si son admission initiale au trafic international est valide dans tous les États parties. Par conséquent, la libre circulation est liée à l'acceptation juridique d'un véhicule du fait de sa conformité avec les exigences juridiques minimales dans tous les États concernés. Les véhicules adaptés à la libre circulation se caractérisent par leur gabarit maximal harmonisé et leurs charges à l'essieu maximales harmonisées, ainsi que par leur détectabilité par plusieurs types de systèmes de détection des trains.

La libre circulation ne signifie pas que le véhicule peut être utilisé sur toutes les lignes de tous les réseaux ; les contrôles de compatibilité avec l'itinéraire sont toujours de mise. Ces contrôles relèvent de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire qui utilise le véhicule et se

basent sur les informations fournies par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le fait qu'un véhicule soit adapté à la libre circulation ne garantit toutefois pas qu'il puisse être facilement échangé entre les entreprises ferroviaires.

Les véhicules interchangeables

Pour accoupler ensemble des véhicules de différentes origines dans un même train, l'harmonisation des interfaces intervéhiculaires est utile, voire requise. C'est notamment le cas pour les véhicules qui ne sont pas utilisés par une seule entreprise ferroviaire, mais échangés entre de multiples entreprises ferroviaires. Cela concerne la plupart des wagons de marchandises et, dans une certaine mesure, des voitures de voyageurs. Ces types de véhicules sont habituellement équipés d'attelages, d'interfaces de frein, de caractéristiques de freinage et, lorsqu'il y a lieu, de connecteurs de données et d'alimentation harmonisés. Les entreprises ferroviaires peuvent ainsi facilement intégrer les véhicules dans des trains, aux côtés d'autres véhicules disposant d'interfaces semblables.

Les exigences des PTU

Les PTU relatives aux véhicules sont basées sur des dispositions des STI de l'UE et leur sont

équivalentes. Le principe fondamental sous-jacent à la création des STI de l'UE était la division du système ferroviaire en sous-systèmes, comme le matériel roulant, l'infrastructure, l'énergie, etc., les STI énonçant les exigences juridiques minimales pour chaque sous-système et pour les interfaces entre les sous-systèmes. L'intention n'a jamais été de régir l'intégralité de la conception. Il s'agit plutôt de décrire des niveaux de performance minimaux, qui peuvent être atteints via différentes technologies. Cela permet de favoriser l'innovation et de garantir que la logique de marché mène aux solutions les plus efficaces, aucune solution technologique obsolète ne se trouvant imposée. Selon ce concept, des solutions techniques particulières ne devaient être définies que pour les interfaces entre les sous-systèmes, par exemple l'interface roue-rail et l'interface pantographe-ligne aérienne. Les PTU de l'OTIF suivent la même logique que les STI de l'UE.

La PTU Wagons

Lors de la création de la STI Wagons par l'UE, il y a plus de dix ans, la question s'est posée de savoir si les spécifications pour les interfaces intervéhicules (p. ex. compatibilité au sein du système « matériel roulant ») relevaient du domaine juridique (STI) ou du domaine de l'harmonisation/des normes volontaires, contrôlé par le secteur. L'un des arguments contre l'introduction dans la STI d'exigences d'interfaces pour le système « matériel roulant » était que ces exigences ne sont pas juridiquement nécessaires pour l'interopérabilité et peuvent être gérées par le secteur. Or, les acteurs du secteur réclamaient la sécurité juridique et une solution juridique alternative aux spécifications complètes du RIV. Le compromis trouvé a été de spécifier trois niveaux d'exigences obligatoires et facultatives dans la

STI et la PTU Wagons :

1. Paramètres fondamentaux.

Les paramètres fondamentaux sont des exigences obligatoires énoncées aux chapitres 4 (pour les sous-systèmes) et 5 (pour les constituants d'interopérabilité) de la STI et de la PTU. Ils sont strictement nécessaires à l'interopérabilité, notamment à la sécurité et à la compatibilité des sous-systèmes, mais ne détaillent pas de manière exhaustive la conception et la construction des véhicules. Les paramètres fondamentaux sont, si possible, définis par des exigences fonctionnelles et de performance et ne décrivent de solutions techniques que lorsque cela est nécessaire pour garantir la compatibilité entre les sous-systèmes (par exemple le profil de la table de roulement pour accommoder le profil du champignon du rail).

2. Spécifications pour la libre circulation.

Les spécifications pour la libre circulation sont des exigences facultatives énoncées au point 7.1.2 de la STI et de la PTU. L'admission initiale d'un véhicule satisfaisant au point 7.1.2 est valide pour un domaine d'utilisation couvrant de multiples États parties, sans qu'une admission séparée de chacun de ces États parties soit nécessaire. Ces wagons sont construits selon des solutions techniques particulières, par exemple un type commun de

système de freinage, et sont compatibles avec différents systèmes de détection des trains. Si le demandeur choisit d'appliquer le point 7.1.2, il doit en appliquer toutes les dispositions. Un wagon satisfaisant à ces conditions peut porter la marque « TEN ».

3. Spécifications sur l'interchangeabilité.

Les spécifications sur l'interchangeabilité sont des exigences facultatives énoncées à l'appendice C de la STI et de la PTU Wagons. Un véhicule interchangeable est un véhicule satisfaisant aux exigences pour la libre circulation du point 7.1.2 ainsi qu'à l'appendice C. Ainsi, un wagon interchangeable est équipé d'interfaces intervéhicules normalisées permettant l'intégration dans un train aux côtés d'autres wagons interchangeables et facilitant l'échange de wagons entre entreprises ferroviaires. L'application de l'appendice C facilite également l'utilisation dans un même parc de nouveaux wagons avec des wagons plus anciens construits conformément aux dispositions de l'ancien accord RIV. Les wagons remplissant ces critères peuvent être marqués « GE » ou « CW », en plus de la marque « TEN » (voir figure 1).

La plupart des wagons utilisés en trafic international sont construits de manière à satisfaire à ces trois niveaux.

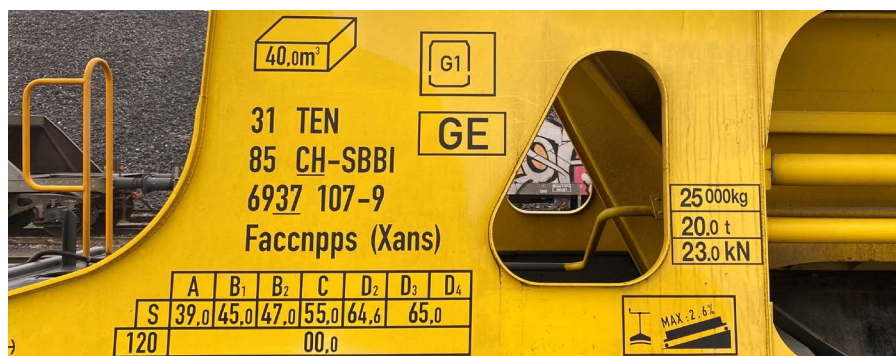


Figure 1 : Wagon marqué « TEN » et « GE »

La PTU LOC&PAS

Les voitures de voyageurs sont couvertes par la PTU LOC&PAS. Depuis son introduction en 2015, cette PTU ne prévoyait pas toutes les spécifications nécessaires à la libre circulation ou à l'interchangeabilité. Les anciennes dispositions du RIC ne pouvaient cependant plus être utilisées pour l'approbation de nouveaux véhicules, car la PTU imposait des exigences nouvelles et supplémentaires, par exemple pour les signaux d'alarme voyageurs pour lesquels il n'existait pas de solutions harmonisées. Par conséquent, appliquer les exigences du RIC n'était pas suffisant pour satisfaire à la PTU ou à la STI.

À la suite de discussions au sein de l'OTIF en 2014 (voir [Bulletin 3/2014](#), p. 10 et 11), l'élaboration de spécifications pour des voitures de voyageurs interchangeables, destinées à être incluses dans la STI LOC&PAS, a été inscrite à l'ordre du jour de l'UE. C'est ainsi que le nouveau point 6.2.7 *bis* listant des exigences facultatives pour les unités destinées à une exploitation générale a été introduit dans la STI, dans sa version du 16 mai 2019. Les dispositions ne prévoyant pas encore la libre circulation de ces voitures, leur approbation devait encore se faire État par État. C'était néanmoins un pas dans la bonne direction. La PTU LOC&PAS correspondante est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Le 10 août 2023, l'UE a remplacé les dispositions du 6.2.7 *bis* de la STI LOC&PAS par un nouveau point 7.1.1.5, qui permet l'obtention d'une autorisation de voitures de voyageurs non limitée à un domaine d'utilisation particulier. Ce concept correspond au concept de libre circulation dans les ATMF. Les voitures remplissant ces conditions peuvent désormais être autorisées sur un, plusieurs ou tous les réseaux en une seule procédure. Les nouvelles

dispositions facultatives sont plus détaillées qu'avant, ce qui facilite l'utilisation en trafic international des voitures y satisfaisant. Il en résulte des avantages en termes de planification opérationnelle, ainsi que de nouvelles perspectives pour le financement et la location du matériel roulant, dont la valeur de revente reste élevée compte tenu de son plus large domaine d'utilisation.

Le Secrétariat de l'OTIF a préparé, pour examen par le WG TECH à sa réunion du 13 juin 2024, des propositions visant à reprendre ces spécifications dans la PTU LOC&PAS.

Les dispositions pour les locomotives et les unités multiples (rames)

Les véhicules à traction électrique et cabine de conduite présentent des interfaces supplémentaires plus complexes avec l'infrastructure (signalisation, alimentation électrique de traction, compatibilité électromagnétique) que les wagons et voitures. Actuellement, il n'est pas possible de définir un ensemble complet d'exigences qui rendraient les locomotives et rames adaptées à la libre circulation.

Les solutions techniques utilisées avec succès à l'international pour les locomotives et les rames pourraient à l'avenir être recensées et figurer comme exigences facultatives dans une PTU. Il faudra toutefois éviter de détailler des technologies brevetées. De telles spécifications facultatives devront donc être examinées avec attention et définies en concertation avec le secteur (p. ex. UIC, CER, UNIFE) et avec les organismes de normalisation.

Accorder une place plus importante aux dispositions pour l'exploitation générale

L'utilisation et l'échange aisés de

véhicules en trafic international revêtent une importance majeure pour le champ d'application de la COTIF et les buts de l'OTIF. Les PTU sont les instruments juridiques idoines de l'OTIF. Or, dans la structure actuelle des PTU, les dispositions pour la libre circulation et pour l'interchangeabilité sont aujourd'hui secondaires, incomplètes ou inexistantes.

En 2023, la Commission d'experts techniques a par conséquent décidé de donner une plus large place dans la COTIF aux dispositions pour la libre circulation et aux spécifications facilitant l'utilisation des véhicules en exploitation générale. En particulier, elle a suggéré des solutions dans le chapitre 0 des PTU ainsi que dans de nouvelles annexes aux PTU concernées, dans le but de faciliter le recensement et, si nécessaire, l'isolement de toutes les dispositions applicables aux véhicules pouvant être utilisés librement en trafic international.

Soumis à un vote à la 16^e session de la Commission d'experts techniques (Berne, 11-12 juin 2024), un projet de PTU Wagons révisée a été établi, comprenant au début du document des définitions et exigences claires pour la libre circulation et les véhicules interchangeables. Des dispositions similaires ont été incluses dans le projet pour la révision de la PTU LOC&PAS, examiné par le WG TECH à sa 52^e session (Ittigen, 13 juin 2024).

Bas Leermakers

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

(Genève, 27 novembre - 6 décembre 2023)

La 63^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU était la deuxième session du 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.

La 63^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU s'est tenue du 27 novembre au 6 décembre 2023 sous la présidence de M. Duane Pfund (États-Unis d'Amérique). 23 États, 6 organisations gouvernementales et 23 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 sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y était représentée elle aussi.

Classement

Oxyde d'éthylène

Dans le cadre de la quatorzième adaptation au progrès technique (ATP) 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), qui est entrée en vigueur le 9 septembre 2021, le danger subsidiaire de corrosivité a été identifié pour l'oxyde d'éthylène. Sur la base des données disponibles, il peut être établi que l'oxyde d'éthylène, même en faible concentration, peut

provoquer des lésions irréversibles de la peau. L'Allemagne a proposé d'inclure le danger de corrosivité pour les numéros ONU 1040, 1041 et 3300, qui comprennent l'oxyde d'éthylène pur et l'oxyde d'éthylène en mélanges avec de l'azote ou du dioxyde de carbone. La proposition d'interdiction du transport de l'oxyde d'éthylène en citernes mobiles, formulée lors de la précédente réunion du Sous-comité d'experts de l'ONU, n'avait pas été maintenue par manque de soutien.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé l'inclusion du danger subsidiaire de corrosivité pour les numéros ONU 1040, 1041 et 3300.

Pour le RID/ADR/ADN, cela signifie qu'un nouveau code de classification pour les gaz corrosifs inflammables doit être repris dans les critères de classification de la classe 2 et que le numéro d'identification du danger doit être adapté dans un cas.

Hydrogénodifluorure d'ammonium solide

L'hydrogénodifluorure d'ammonium est un composé chimique utilisé comme stérilisateur dans la galvanoplastie et dans les industries de la céramique et du verre. Il est également utilisé comme produit

de nettoyage dans le traitement des surfaces métalliques et non métalliques et comme intermédiaire réactionnel dans la production d'acide fluorhydrique.

Le numéro ONU 1727 Hydrogénodifluorure d'ammonium solide est une substance corrosive de la classe 8, groupe d'emballage II. Cependant, il est ressorti d'un accident survenu en cours de chargement que l'hydrogénodifluorure d'ammonium répondait également aux critères de toxicité à l'ingestion (toxicité orale) de la classe 6.1. Le danger subsidiaire de toxicité découle également du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) et du règlement CLP.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé la proposition de la Suède d'indiquer le danger subsidiaire de toxicité pour le numéro ONU 1727. Une mesure transitoire n'a pas été jugée nécessaire, car le laps de temps entre la publication dans le Règlement type de l'ONU et la publication dans les dispositions relatives aux marchandises dangereuses spécifiques à chaque mode de transport, qui prévoient en outre une période transitoire générale de six mois, a été considéré comme suffisant pour

l'adaptation aux modifications des prescriptions.

Hydrazine

L'hydrazine anhydre, classée sous le numéro ONU 2029, est une matière première très répandue, utilisée comme agent moussant, comme insecticide ou comme agent de traitement de l'eau, mais aussi comme combustible pour les fusées en raison de sa chaleur de combustion élevée. L'hydrazine appartient à la classe 8 et présente les dangers subsidiaires d'inflammabilité et de toxicité.

Des expériences menées dans une université chinoise ont montré que des réactions telles que l'explosion, la déflagration et la combustion de l'hydrazine anhydre pouvaient se produire dans diverses configurations d'emballage. Plus le confinement est strict, plus la réaction est dangereuse.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'attribuer au numéro ONU 2029 la disposition spéciale d'emballage PP5, qui exige que les emballages soient construits de manière à éviter toute explosion due à une augmentation de la pression interne. Les bouteilles, tubes et fûts à pression ne peuvent pas être utilisés pour cette matière. Pendant le transport, cette matière doit être protégée du rayonnement solaire direct et de la chaleur. Les colis ne doivent être stockés que dans des endroits frais et bien ventilés, éloignés de toute source de chaleur.

Chlorophénols

Il existe actuellement, dans les prescriptions sur les marchandises dangereuses, deux rubriques pour les chlorophénols, à savoir le numéro ONU 2020 Chlorophénols solides et le numéro ONU 2021 Chlorophénols liquides. Ces deux rubriques sont affectées à la classe 6.1, groupe d'emballage III.

Entre-temps, il a été constaté que la plupart des monochlorophénols et des dichlorophénols possédaient des propriétés toxiques et corrosives. Cependant, les propriétés corrosives ne sont pas reflétées dans les deux rubriques existantes.

Sur proposition de l'Allemagne, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'utiliser les numéros ONU actuellement en vigueur uniquement pour les chlorophénols qui ne présentent que le danger de toxicité. Deux nouveaux numéros ONU ont été ajoutés pour les chlorophénols qui sont seulement corrosifs et pour les chlorophénols qui présentent, en plus du danger principal de corrosivité, le danger subsidiaire de toxicité. Cette démarche a été inspirée par l'exemple des chlorosilanes, pour lesquels trois numéros ONU différents sont prévus en fonction des dangers existants (numéros ONU 2985, 2986 et 2987). La mention « n.s.a. » (non spécifié par ailleurs) a été ajoutée aux quatre rubriques collectives pour les chlorophénols, afin de les distinguer des rubriques individuelles spécifiques pour les chlorophénols (par ex. le numéro ONU 3155 Pentachlorophénol). La question de savoir si la dénomination technique doit être indiquée à l'avenir pour les chlorophénols (disposition spéciale 274) a été laissée ouverte jusqu'à la prochaine session.

Systèmes de stockage de l'électricité

Batteries hybrides

On appelle batteries hybrides les batteries constituées de piles au lithium ionique et de piles au sodium ionique connectées en série. Les batteries hybrides combinent les avantages de la haute densité énergétique des batteries au lithium ionique et l'adaptabilité des batteries au sodium ionique dans des environnements à

basse température. Grâce à ces avantages, l'utilisation des batteries hybrides devrait se généraliser dans les industries automobile et de stockage d'énergie.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une proposition de la Chine visant à introduire de nouvelles dispositions pour les batteries hybrides dans les prescriptions sur les marchandises dangereuses. Il n'a pas jugé nécessaire de prévoir de nouveaux numéros ONU à cet effet. Étant donné que la densité énergétique des batteries hybrides se situe entre celle des batteries au lithium ionique et celle des batteries au sodium ionique, et que les batteries hybrides ne peuvent pas être entièrement déchargées, il a été décidé de traiter ces batteries comme des batteries au lithium ionique, tant pour les procédures d'épreuve que pour les conditions de transport. Les critères de classification de la classe 9 énonceront dorénavant ce qu'il convient d'entendre par « batterie hybride ». Une nouvelle disposition spéciale contient une référence à l'affectation des batteries hybrides aux numéros ONU existants pour les batteries au lithium ionique. En outre, des modifications consécutives doivent être apportées à divers endroits dans les prescriptions sur les marchandises dangereuses.

Batteries au lithium et batteries au sodium ionique installées dans les objets, moteurs et véhicules

Le 2.2.9.1.7 du RID/ADR 2023 (2.2.9.1.7.1 du RID/ADR 2025) et le 2.2.9.1.7.2, applicable à compter du 1^{er} janvier 2025, contiennent des prescriptions relatives à l'affectation des piles et batteries au lithium et des piles et batteries au sodium ionique. Les deux paragraphes indiquent les numéros ONU auxquels les piles et les batteries doivent être affectées.

Plusieurs dispositions spéciales du chapitre 3.3 indiquent que les piles ou batteries au lithium ou les piles ou batteries au sodium ionique doivent être conformes aux prescriptions de ces deux paragraphes lorsque les piles ou batteries sont installées dans des objets, des moteurs ou des véhicules.

Le fait que les numéros ONU auxquels les dispositions spéciales s'appliquent ne figurent pas dans les 2.2.9.1.7.1 et 2.2.9.1.7.2 pose des difficultés d'interprétation pour différents utilisateurs.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de supprimer les références aux numéros ONU aux 2.2.9.1.7.1 et 2.2.9.1.7.2 et de mentionner, outre les équipements contenant des batteries, les objets, moteurs et véhicules.

Marquage des batteries

Des dispositions relatives aux batteries au sodium ionique seront insérées dans l'édition 2025 du RID/ADR/ADN. Conformément à la nouvelle disposition spéciale 400, ces batteries sont exemptées des autres dispositions si elles sont entièrement déchargées. En outre, d'autres conditions doivent être remplies afin d'éviter d'endommager les batteries pendant le transport. Malgré cette exemption, une marque doit être apposée sur les batteries au sodium ionique transportées au titre de la disposition spéciale 400.

L'Espagne avait établi que la disposition spéciale 400 devait également être mentionnée au 5.2.1.9.1 pour des raisons de cohérence des prescriptions. Ce paragraphe exige l'apposition de la marque sur les batteries exemptées au titre de la disposition spéciale 188.

Au cours du débat, il a notamment été proposé de supprimer

l'exigence relative à l'apposition d'une marque pour les batteries dans la disposition spéciale 400, étant donné que les batteries au sodium ionique entièrement déchargées ne présentent aucun danger. L'apposition d'une marque pour les batteries donnerait l'impression du contraire. Étant donné que ces questions doivent être traitées séparément, le Sous-comité d'experts de l'ONU est convenu de procéder d'abord à la modification consécutive demandée par l'Espagne, afin qu'elle puisse être intégrée dans les modifications 2025 relatives aux différents modes de transport.

Emplacement de la marque pour les batteries

Le RID/ADR/ADN précise que toutes les étiquettes de danger doivent être apposées sur la même surface du colis. Il n'existe encore aucune précision de cette nature concernant les marques pour les batteries.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé que la marque pour les batteries au lithium et les batteries au sodium ionique devait également être placée sur la même surface du colis que les éventuelles étiquettes de danger.

Transport de gaz

Normes révisées

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé l'ajout de références aux versions révisées des normes suivantes :

- ISO 11515:2022 « Bouteilles à gaz – Tubes composites renforcés rechargeables d'une capacité de 450 l à 3 000 l – Conception, construction et essais » ;
- ISO 14246:2022 « Bouteilles à gaz – Robinets de bouteilles à

gaz – Essais de fabrication et contrôles » ;

- ISO 22434:2022 « Bouteilles à gaz – Contrôle et maintenance des robinets » ;
- ISO 11114-1:2020/Amd 1:2023 « Bouteilles à gaz – Compatibilité des matériaux des bouteilles et des robinets avec les contenus gazeux – Partie 1 : Matériaux métalliques ».

Le produit pV, nouvelle limite pour les récipients à pression

Lors de la dernière réunion du Sous-comité d'experts de l'ONU, il a été décidé de compléter la limite de volume actuelle des récipients à pression par une limite du produit de la pression et du volume (produit pV). Ce produit pV doit permettre de limiter l'énergie physique, et indirectement chimique, stockée dans un récipient à pression et de réduire à un niveau non catastrophique les éventuels incidents en cours de transport. La valeur maximale du produit pression-volume autorisée a été fixée à 1,5 million de bar litres.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté plusieurs modifications consécutives qui étaient restées en suspens lors de la dernière session :

- ajout des nouvelles définitions du « produit pression-volume » et de la « contenance en eau utilisable » ;
- explication des informations qui doivent figurer sur le certificat d'agrément du récipient à pression de secours, en tenant compte de la contenance en eau utilisable et du produit pression-volume des récipients à pression à utiliser ;
- indication de la contenance en

eau utilisable, de la pression d'épreuve et du produit pression-volume maximum dans le marquage du récipient à pression de secours.

Citernes mobiles

Équipements de service en plastique renforcé de fibres

Après l'introduction, dans les éditions 2023 des prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport, de dispositions relatives à la fabrication et aux contrôles et épreuves des citernes mobiles équipées de réservoirs en plastique renforcé de fibres (PRF), la question de savoir si les PRF pouvaient également être utilisés pour la fabrication des équipements de service a été examinée dans le cadre d'un groupe de travail informel du Sous-comité d'experts de l'ONU. À l'issue de plusieurs réunions du groupe de travail informel, les travaux ont pu être menés à bien et le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'ajouter au chapitre 6.9 une nouvelle section contenant des dispositions relatives à la conception, à la fabrication et aux épreuves des équipements de service en PRF pour les citernes mobiles.

La nouvelle section 6.9.3 contient entre autres :

- une définition d'« équipement de service en PRF », précisant qu'un équipement de service peut être utilisé aussi bien pour les réservoirs en PRF que pour les réservoirs métalliques ;
- une définition des différents procédés de fabrication ;

- des renvois à différentes sections du chapitre 6.7, qui s'appliquent également aux équipements de service en PRF ;
- des exigences relatives au système qualité du fabricant, qui renvoie en partie à des prescriptions existantes du chapitre 6.9 ;
- des exigences relatives aux matériaux à utiliser, qui reprennent en partie les prescriptions générales du chapitre 6.9 ;
- la prise en compte de la détérioration des propriétés du matériau due aux effets de l'exposition au brouillard salin et au rayonnement ultraviolet ;
- des prescriptions pour le contrôle et l'épreuve initiaux et pour le contrôle et l'épreuve périodiques, ces derniers devant être effectués dans le cadre du contrôle et de l'épreuve périodiques quinquennaux et du contrôle et de l'épreuve périodiques intermédiaires à intervalles de deux ans et demi de la citerne mobile ;
- des prescriptions relatives au marquage des dispositifs de décompression et des obturateurs en PRF.

Hommage à M. Claude Pfauvadel (France) et élection d'un nouveau vice-président

Après avoir quitté la présidence lors de la dernière Réunion commune en raison de son départ imminent à la retraite, M. Claude Pfauvadel

(France) a également achevé son mandat de vice-président du Sous-comité d'experts de l'ONU lors de cette réunion. Le Sous-comité d'experts de l'ONU l'a remercié pour sa contribution exceptionnelle aux travaux du Sous-comité au cours des vingt-huit dernières années. M. Pfauvadel était membre de la délégation française depuis 1995 et vice-président du Sous-comité depuis 2007. Ses qualités de dirigeant, son expertise et sa participation aux travaux de groupes de travail informels et d'autres organes intergouvernementaux traitant du transport de marchandises dangereuses ont été particulièrement appréciées.

Sur proposition de l'Espagne, M. Remko Dardenne (Belgique) a été élu nouveau vice-président pour le reste de la période biennale en cours.

Prochaine session

La 64^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU se tiendra à Genève du 24 juin au 3 juillet 2024.

Jochen Conrad

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN

(Berne, 25-28 mars 2024)

En mars 2024, la Réunion commune RID/ADR/ADN a tenu sa dernière session dont les décisions pourront encore être intégrées dans les éditions 2025 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Seules ont été prises en compte pour les éditions 2025 les propositions liées à des décisions déjà adoptées. L'entrée en vigueur des décisions sur de nouvelles questions a été reportée à l'année 2027

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 a eu lieu pendant la Semaine sainte et a donc été raccourcie d'une journée.

Des déléguées et délégués de 22 États qui appliquent le RID, l'ADR et/ou l'ADN, de l'Union européenne et de 13 organisations non gouvernementales ont participé aux discussions. En outre, le Zimbabwe était représenté en tant qu'État observateur.

Citernes

Les documents concernant les citernes ont été traités par le groupe de travail sur les citernes, qui avait déjà tenu une réunion en ligne fin février. 31 experts et expertes de 12 États et 5 organisations non gouvernementales ont participé aux travaux de ce groupe de travail, qui avait remis son rapport avant la Réunion commune.

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

Les participantes et participants à la précédente Réunion commune s'étaient demandé si les autorités compétentes qui n'agrément pas d'organismes de contrôle, mais qui réalisent elles-mêmes les tâches de contrôle, devaient également être accréditées conformément à la norme EN ISO/CEI 17020:2012.

Étant donné que la dernière phrase du 1.8.6.2.1 renvoie à la sous-section 1.8.6.3, qui prévoit au 1.8.6.3.1 que tous les organismes de contrôle doivent être accrédités, des doutes étaient apparus à ce sujet.

Le groupe de travail sur les citernes est revenu sur cette question. Il a confirmé que les autorités compétentes qui réalisent elles-mêmes les activités de contrôle ne doivent pas être accréditées. Cependant, afin d'éviter que les organismes de contrôle désignés en vertu du droit national pour agir en qualité d'autorité compétente soient exemptés de l'obligation d'accréditation, le groupe de travail sur les citernes a décidé de modifier le 1.8.6.2.1 pour combler cette lacune.

La modification du 1.8.6.3.1, qui régit les exigences générales auxquelles doit satisfaire l'organisme de contrôle, adoptée lors de la dernière Réunion commune, a en revanche été confirmée. La dernière phrase, qui prévoyait jusqu'à présent une accréditation de l'organisme de contrôle en plus du respect des exigences générales, a été modifiée et précise désormais uniquement que les exigences générales sont considérées comme remplies lorsqu'une accréditation conformément à la norme EN ISO/CEI 17020:2012 a été obtenue.

Contrôle des citernes pour lesquelles la date spécifiée pour le contrôle intermédiaire est dépassée

Lors de la précédente Réunion

commune, il avait été constaté qu'il existait encore des incertitudes parmi les organismes de contrôle quant au type de contrôle à effectuer lorsque la date spécifiée pour le contrôle intermédiaire conformément au 6.8.2.4.3 ainsi que la période de tolérance de trois mois étaient dépassées. Il avait été convenu à l'unanimité que, dans les cas où la date fixée pour le contrôle intermédiaire était dépassée, il suffisait de réaliser un contrôle intermédiaire

Le groupe de travail sur les citernes est convenu de clarifier cette question au 6.8.2.4.3. En fonction du retard du contrôle, le propriétaire ou l'exploitant de la citerne peut cependant également décider d'effectuer un contrôle périodique plutôt qu'un contrôle intermédiaire.

La Réunion commune a estimé que cette modification des prescriptions visait uniquement à clarifier le texte pour les autorités compétentes et leurs services de contrôle. Elle a décidé que cette modification ne prendrait effet qu'en 2027. Dans l'intervalle, cette clarification sera ajoutée à la liste des interprétations sur les sites Internet de la CEE-ONU et de l'OTIF.

Remplissage des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM)

Pour le remplissage des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) « UN », la sous-section 4.2.4.5 du RID/ADR contient des prescriptions concernant les pressions de service, les taux de remplissage

et la masse brute maximale admissible. Le chapitre 4.3 concernant les CGEM utilisés exclusivement pour le transport terrestre ne contient actuellement aucune prescription aussi détaillée.

La Réunion commune a décidé de refléter le contenu de la sous-section 4.2.4.5 au 4.3.3.2.5 et de l'appliquer non seulement aux CGEM, mais également aux wagons-batteries ou aux véhicules-batteries. Cette modification entrera en vigueur en 2027.

Nouvelles mesures transitoires pour les citernes mobiles visées au chapitre 6.7

Dans le cadre de l'harmonisation des Règlements RID/ADR/ADN avec le Règlement type de l'ONU, une distinction a été faite entre le degré de remplissage (« *degree of filling* ») et le taux de remplissage (« *filling ratio* »), l'expression « degré de remplissage » étant désormais utilisée pour les matières liquides et solides. En outre, l'expression « masse maximale admissible de gaz rempli » a également été introduite pour les gaz et apparaîtra sur les plaques de citerne des citernes mobiles au lieu du terme « taux de remplissage » actuellement utilisé.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU du transport des marchandises dangereuses a déjà adopté une mesure transitoire qui permet de continuer à utiliser les citernes mobiles existantes avec l'ancien marquage. Pour le RID/ADR, il a été décidé d'intégrer cette mesure transitoire dès l'édition 2025.

Exemption du calcul du temps de retenue réel pour les conteneurs-citernes et les citernes mobiles utilisés uniquement sur un parcours routier

Selon la sous-section 4.3.3.5 de l'ADR, les véhicules-citernes

sont exemptés du calcul du temps de retenue réel. La durée relativement courte des trajets réalisés, mais aussi la présence du conducteur, qui peut influencer sur les conditions dans la citerne, font qu'il est rare que les dispositifs de décompression s'activent prématurément dans le transport routier. Ces conditions s'appliqueraient également aux conteneurs-citernes ou aux citernes mobiles utilisés uniquement sur un parcours routier, c'est-à-dire qu'aucun transbordement n'est effectué vers ou depuis un autre mode de transport. Pour ces derniers, le temps de retenue réel doit cependant être déterminé selon les prescriptions actuelles.

Le calcul du temps de retenue réel s'avère difficile à effectuer, car il nécessite la collecte de nombreuses informations au préalable. On peut par ailleurs s'interroger sur la valeur ajoutée de ce calcul, étant donné que le temps de retenue d'une citerne standard bien isolée se compte généralement en semaines plutôt qu'en jours, alors que l'ensemble du transport routier prend moins d'une semaine, voire souvent seulement un ou deux jours.

La Réunion commune a approuvé la proposition d'exempter les conteneurs-citernes et les citernes mobiles transportés uniquement sur un parcours routier du calcul du temps de retenue réel et de s'aligner sur la situation juridique actuelle pour les véhicules-citernes. Cette modification entrera en vigueur en 2025.

Temps de retenue pour le transport des citernes contenant des gaz liquéfiés réfrigérés

Lors de la dernière Réunion commune, une proposition de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) de ne pas appliquer la détermination du temps de

retenue réel aux citernes vides et non nettoyées ayant contenu des gaz liquéfiés réfrigérés a été adoptée. Dans le même temps, il a été établi que la pression dans les citernes vides et non nettoyées devait être abaissée à un niveau garantissant que les dispositifs de décompression ne se déclenchent pas pendant le transport.

Aucune décision n'a pu être prise lors de la dernière Réunion commune sur la question de savoir si, parmi les obligations de l'expéditeur figurant à la section 1.4.2, il devrait être précisé que l'expéditeur doit déterminer le temps de retenue réel et abaisser la pression dans les citernes vides et non nettoyées. Le groupe de travail sur les citernes avait pourtant confirmé que l'expéditeur était responsable de la diminution de la pression. Cependant, les avis sont partagés sur la nécessité de refléter cela dans les prescriptions.

Lors de sa session de novembre 2023, le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a appuyé la proposition de l'UIC d'attribuer à l'expéditeur l'obligation de déterminer le temps de retenue et, dans le cas de citernes vides et non nettoyées, de faire baisser suffisamment la pression. La Réunion commune a ensuite procédé à un complément des obligations incombant à l'expéditeur.

Normes

Le groupe de travail sur les normes a vérifié la conformité des normes :

- EN ISO 10297:2024 (Bouteilles à gaz – Robinets de bouteilles – Spécifications et essais de type),
- EN 12972:2018 + A1:2024 (Citernes destinées au transport des matières dangereuses – Épreuve, contrôle et marquage des citernes métalliques),

- EN 13322-1:2024 (Bouteilles à gaz transportables – Bouteilles à gaz rechargeables soudées en acier – Conception et construction – Partie 1 : Acier au carbone),
- EN ISO 17871:2020 + A1:2024 (Bouteilles à gaz – Robinets de bouteilles à ouverture rapide – Spécifications et essais de type),

avec le RID/ADR, puis la Réunion commune a adopté le référencement de ces normes dans les éditions 2025 du RID et de l'ADR.

La Réunion commune est convenue que la publication des normes mentionnées devait avoir lieu au plus tard fin mai 2024, afin qu'une référence puisse être reprise dans le RID/ADR 2025.

Interprétation du RID, de l'ADR et de l'ADN

Exigences relatives au casier judiciaire pour les personnes participant au transport de marchandises dangereuses

Le chapitre 1.10 RID/ADR/ADN a été inséré afin de minimiser le vol ou l'utilisation impropre de marchandises dangereuses. À l'échelle nationale, le Royaume-Uni recommande aux entreprises participant au transport de marchandises dangereuses de vérifier le casier judiciaire des collaborateurs et collaboratrices potentiels. Le RID/ADR/ADN lui-même ne contient pas de dispositions sur la question de savoir si des collaborateurs ou des collaboratrices ayant un casier judiciaire peuvent être employés à des travaux comprenant le transport de marchandises dangereuses, ou si une vérification de casier judiciaire doit être effectuée avant le recrutement.

Le Royaume-Uni a adressé à la

Réunion commune la question de savoir s'il convenait d'insérer dans le RID/ADR/ADN des dispositions obligeant les employeurs à vérifier que le personnel affecté à des travaux impliquant le transport de marchandises dangereuses ne présente pas de risque pour la sûreté.

La plupart des délégations s'accordent à dire que les dispositions du RID/ADR/ADN visent principalement la sécurité du transport de marchandises dangereuses et que de nouvelles exigences allant au-delà des dispositions relatives à la sûreté énoncées au chapitre 1.10 ne sont pas nécessaires. Étant donné que la question soulevée relève du droit pénal ou administratif, les éventuels contrôles de sûreté devraient être réglementés au niveau national des États parties/Parties contractantes et non au niveau international.

Nouvelles propositions

Récipients à pression autorisés par le Département des transports des États-Unis d'Amérique

La sous-section 1.1.4.7 RID/ADR permet d'importer et d'exporter des gaz dans des récipients à pression autorisés par le Département des transports des États-Unis d'Amérique. Les titres des 1.1.4.7.1 et 1.1.4.7.2 mentionnent explicitement l'importation et l'exportation de gaz, ce qui suppose que seuls les récipients à pression destinés au transport des matières de la classe 2 sont visés par ces dispositions et non ceux destinés au transport d'autres matières que celles de la classe 2, mais qui sont répertoriées dans l'instruction d'emballage P 200. Une matière qui ne relève pas de la classe 2, mais qui est transportée dans des récipients à pression, est par exemple le numéro ONU 1052 (Fluorure d'hydrogène anhydre). Cette matière est utilisée dans la

production industrielle en Europe mais est difficilement trouvable sur le marché européen à un niveau de qualité suffisant.

Le représentant des États-Unis d'Amérique a expliqué que simultanément avec l'introduction de la sous-section 1.1.4.7 dans le RID/ADR/ADN, une disposition correspondante a été énoncée dans le Règlement des États-Unis d'Amérique concernant les matières dangereuses (CFR 49) afin de permettre également le transport aux États-Unis de récipients à pression autorisés par une Partie contractante du RID, de l'ADR ou de l'ADN. Cette disposition correspondante du CFR 49 permet de transporter toutes les matières autorisées dans des récipients à pression conformément au RID/ADR/ADN.

Lors de la discussion, il a été confirmé que l'intention initiale du texte inséré dans le RID/ADR/ADN n'était pas d'exclure le transport de matières non gazeuses des dispositions de la sous-section 1.1.4.7. La Réunion commune a donc approuvé la clarification des titres des 1.1.4.7.1 et 1.1.4.7.2, étant entendu que cette modification n'entrera en vigueur qu'en 2027. Il a été proposé d'initier un accord particulier multilatéral afin d'autoriser le transport de matières dangereuses autres que les gaz avant cette date.

Peintures et encres d'imprimerie classées comme des mélanges dangereux pour l'environnement

Une mesure transitoire a été incluse dans le RID/ADR/ADN 2023 afin d'exempter les emballages de certaines peintures dangereuses pour l'environnement classées sous le numéro ONU 3082 des prescriptions relatives aux épreuves. Cette mesure transitoire concernant les peintures qui deviennent des

substances dangereuses pour l'environnement après l'ajout de trois conservateurs mentionnés explicitement arrive à échéance le 30 juin 2025. Il est très difficile de remplacer ces conservateurs et cela n'est pas envisageable pour le moment. En outre, il n'existe toujours pas d'emballages appropriés approuvés par l'ONU pour le transport de ces peintures et encres d'imprimerie à l'eau en quantités comprises entre 5 et 30 litres. Les emballages utilisés pour les peintures doivent pouvoir être ouverts et refermés en toute sécurité à plusieurs reprises, afin de permettre la mise à la teinte des peintures à l'eau dans les points de vente (tels que les magasins de bricolage) ainsi que l'utilisation répétée des concentrés d'encre lors de la préparation d'encres finies de couleur assortie pour les imprimeries.

Le Conseil européen de l'industrie des peintures, des encres d'imprimerie et des couleurs d'art (CEPE) a demandé une prolongation de la mesure transitoire ainsi que son extension à d'autres conservateurs qui seront classés comme substances dangereuses pour l'environnement par les adaptations au progrès technique (ATP) futures du règlement européen relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges (CLP).

La Réunion commune a

uniquement approuvé de prolonger la mesure transitoire jusqu'au 30 juin 2027. Pour des modifications plus poussées de la mesure transitoire, il faudra d'abord attendre les discussions du Sous-comité d'experts de l'ONU sur le même sujet.

Modifications ultérieures des textes déjà adoptés pour une entrée en vigueur en 2025

La Réunion commune a apporté diverses modifications ultérieures à des textes qui doivent entrer en vigueur en 2025 dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec le Règlement type de l'ONU. Il s'agissait principalement de l'extension des prescriptions existantes aux nouvelles piles et batteries au sodium ionique.

Hommages

La Réunion commune a appris que M. Wolfgang Küpper (Secrétaire général de l'OTIF), M. Yuwei Li (directeur de la Division des transports durables de la CEE-ONU), M. Alfons Hoffmann (Allemagne) et M. Claude Despont (Suisse) prendront leur retraite prochainement ou dans le courant de l'année, et leur a souhaité une longue et heureuse retraite. La Réunion commune a remercié en particulier M. Claude Despont pour

ses précieuses contributions au groupe de travail sur les citernes et M. Alfons Hoffmann pour son engagement et ses contributions appréciées aux travaux de la Réunion commune pendant plus de trois décennies.



Alfons Hoffmann

Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune se tiendra à Genève du 9 au 13 septembre 2024 et poursuivra les travaux sur les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

Jochen Conrad

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

Dans le dernier numéro du Bulletin de l'année 2023, nous vous proposons le premier article d'une série sur les mouvements transfrontières de déchets. Celui-ci était principalement consacré à une convention internationale d'application presque universelle en la matière : la Convention de Bâle (voir Bulletin 4/2023, p. 24 à 30).

Le second article s'intéresse maintenant à une convention régionale pour les mouvements transfrontières de déchets dangereux sur le continent africain, dont les dispositions vont au-delà de celles de la Convention de Bâle.

Il présente également quelques conventions mondiales traitant principalement de la réglementation de certains produits chimiques et abordant les questions du transport des déchets.

La Convention de Bamako

Origines

À la fin des années 1980, plusieurs affaires de mouvements illégaux de déchets depuis des pays industrialisés vers l'Afrique ont fait scandale.

En 1987, l'une de ces affaires concernait l'importation au Nigéria de grandes quantités de déchets toxiques (2 900 m³), dont des diphenyles polychlorés (PCB), par les entreprises italiennes Ecomar et Jelly Wax. Ces déchets étaient déclarés et importés comme « matériaux de construction » et comme « résidus et produits chimiques apparentés ». Dans le petit village de pêcheurs de Koko, dans le delta du Niger, un paysan

nigérian, ne se doutant pas du danger, a accepté pour 100 \$ par mois d'entreposer des fûts de déchets toxiques dans son arrière-cour. Rongés par la corrosion, les fûts ont commencé à fuir, contaminant les sols et les eaux et causant de graves problèmes de santé chez d'autres villageois.

La découverte de cette décharge illégale en 1988 par les autorités nigérianes a provoqué une crise diplomatique entre le Nigéria et l'Italie, à l'issue de laquelle le gouvernement italien s'est déclaré prêt à organiser l'enlèvement des déchets toxiques et leur rapatriement.

Quand bien même les déchets provenaient d'Italie, la population italienne s'est toutefois fortement opposée à leur retour. Selon le principe du « oui, mais pas chez nous », elle a massivement protesté contre l'accueil des deux navires de charge ramenant les fûts de déchets toxiques en Italie – le Karin B et le Deep Sea Carrier – surnommés les « bateaux à poison » ou « cargos empoisonnés ». Au terme d'une

odyssée de plusieurs mois en haute mer et après plusieurs tentatives infructueuses d'amarrage dans les ports d'autres pays, les deux navires sont finalement retournés en Italie.

D'autres affaires comme celle-ci ont éclaté, qui révélaient que des pays industrialisés exportaient des déchets dangereux dans les pays en développement. Elles ont suscité un profond besoin de réglementation nouvelle pour les transports transfrontières de déchets dangereux et ont découlé sur l'adoption de la Convention de Bâle en 1989.

Comme expliqué dans le Bulletin n° 4/2023, l'amendement à la Convention de Bâle portant interdiction des exportations (« amendement d'interdiction »), qui établit une interdiction totale des mouvements transfrontières de déchets dangereux depuis les pays industrialisés riches vers les pays en développement plus pauvres, a certes été adopté en 1995, mais n'est entré en vigueur qu'en 2019.

Face à la multiplication des



Déchets toxiques dans le port de Koko (Source : "Amici della Terra" <http://www.amicidellaterra.it/index.php/1980-1990/la-nave-dei-veleni>)

exportations illégales de déchets dangereux vers l'Afrique et eu égard à la longue période où l'amendement d'interdiction manquait encore dans la Convention de Bâle, plusieurs pays africains ont considéré nécessaire d'agir pour stopper, ou du moins enrayer, ces évolutions négatives.

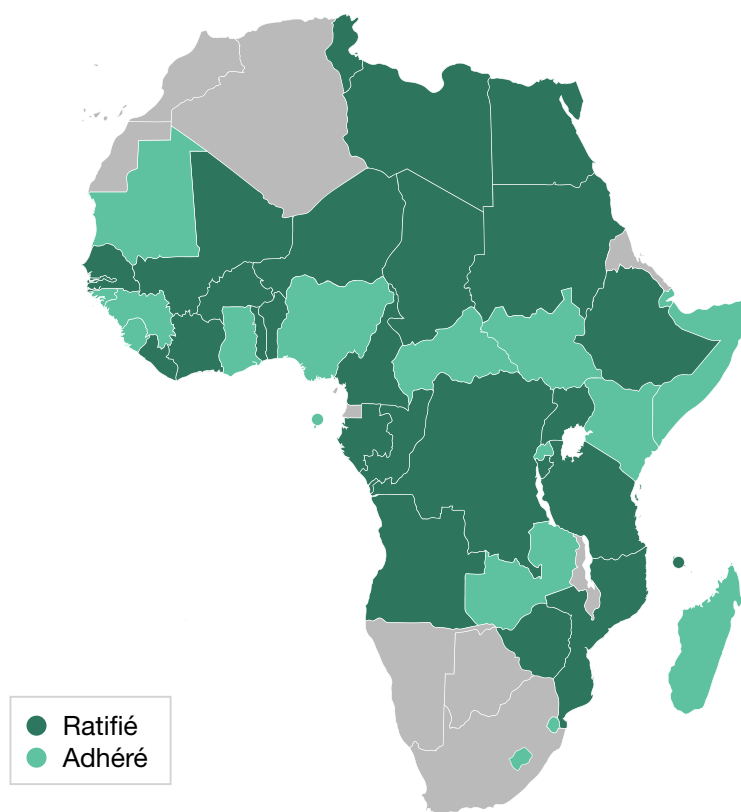
L'article 11 de la Convention de Bâle prévoit que les parties peuvent conclure des accords bilatéraux, multilatéraux et régionaux sur les déchets dangereux à condition que ces accords énoncent des dispositions qui ne sont pas moins écologiquement rationnelles que celles prévues dans la Convention, compte tenu notamment des intérêts des pays en développement. C'est à ce titre que la Convention de Bamako sur l'interdiction d'importer en Afrique des déchets dangereux et sur le contrôle des mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux produits en Afrique, ou « Convention de Bamako », a été adoptée par 12 États de l'Union africaine (à l'époque « Organisation de l'unité africaine ») le 30 janvier 1991 à Bamako, capitale du Mali. Entrée en vigueur le 22 avril 1998, la Convention compte aujourd'hui 30 États parties¹.

Teneur et objectifs

Accord international pour l'environnement consacré au contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux à destination ou au sein du continent africain, la Convention de Bamako a pour objet d'interdire, ou du moins de fortement limiter, les transports de déchets dangereux en Afrique.

La Convention de Bamako ressemble sur la forme à la Convention de Bâle.

Parties à la Convention de Bamako



Les frontières employées sur la carte ne représentent pas une prise de position officielle du Secrétariat de l'OTIF sur le statut juridique des pays ou territoires ou sur le tracé de leurs frontières

À la différence de la Convention de Bâle, la Convention de Bamako étend cependant son champ d'application aux matières radioactives et considère comme dangereux tous les déchets possédant une ou plusieurs des caractéristiques de danger listées dans son annexe II.

La Convention de Bamako comporte deux interdictions générales :

1. interdiction d'importer tous les déchets dangereux (y compris radioactifs) en Afrique, pour quelque raison que ce soit ;
2. interdiction de déverser ou d'incinérer des déchets dangereux dans les limites des eaux intérieures des États parties, de leurs eaux

territoriales, de leurs zones économiques exclusives et du plateau continental, y compris dans les fonds marins et leur sous-sol.

La Convention de Bamako renferme également des dispositions sur la gestion des déchets en Afrique. Les parties à la Convention doivent fortement réduire leur production de déchets dangereux et collaborer pour garantir que ces déchets sont traités et éliminés de manière écologiquement rationnelle. Elles doivent également réduire à un minimum les mouvements transfrontières de déchets dangereux en Afrique. Comme dans la Convention de Bâle, les déchets dangereux ne peuvent être exportés qu'avec le consentement préalable des États d'importation et de transit (« procédure PIC »).

¹ Voir état actuel sur le site Internet de l'Union africaine (<https://au.int/fr/treaties/bamako-convention-ban-import-africa-and-control-transboundary-movement-and-management>).

Afin de garantir que les parties à la Convention sont en mesure de manipuler et éliminer correctement les déchets dangereux, des efforts devraient être déployés pour sensibiliser à cette problématique et développer les capacités dans les pays d'Afrique. À cette fin, les échanges et la collaboration avec les secrétariats de la Convention de Bâle, de la Convention de Rotterdam et de la Convention de Stockholm devraient être intensifiés.

La Convention de Bamako est sans conteste un instrument régional d'importance en vue de minimiser les effets négatifs de la gestion des déchets sur l'environnement et la santé humaine et de favoriser le développement durable en Afrique. Afin d'atteindre les objectifs de la Convention, et en particulier afin de garantir le transport sûr et écologique des déchets dangereux en Afrique, il peut également être fait appel aux règlements concernant le transport des marchandises dangereuses par la route (ADR) et par le rail (RID). En effet, au-delà des parties contractantes à l'ADR et des États parties au RID, d'autres États intéressés aspirant à un transport sûr de toutes les marchandises dangereuses à la pointe de la science et de la technique peuvent appliquer les règlements, en tant que meilleures pratiques.

La Convention de Stockholm

La Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants est un accord international pour l'environnement, signé à Stockholm le 22 mai 2001 et entré en vigueur le 17 mai 2004. Elle vise à limiter la production, l'utilisation et les rejets de polluants organiques persistants et, à terme, à les éliminer. Cette convention compte aujourd'hui 186 États parties².

Les polluants organiques persistants ou « POP » sont un groupe de composés chimiques jugés particulièrement dangereux pour l'environnement et la santé humaine. Ils présentent les caractéristiques suivantes :

- **Persistance** : Les POP sont très stables et résistent à la dégradation, c'est-à-dire qu'ils ne se décomposent que lentement ou pas du tout dans l'environnement. Certains POP peuvent persister des centaines voire des milliers d'années dans l'environnement.
- **Bioaccumulation** : Les POP ont la capacité de s'accumuler dans les organismes vivants. Une fois rejetés dans l'environnement, ils peuvent entrer dans la chaîne alimentaire et s'accumuler à haute concentration dans les organismes au sommet de celle-ci.
- **Potentiel de propagation à longue distance** : En raison de leur stabilité et de leur capacité à se répandre sur de longues distances, les POP peuvent être transportés très loin par les courants d'air et d'eau. Par conséquent, ils peuvent être trouvés dans des zones où ils n'ont jamais été utilisés.

- **Toxicité** : De nombreux POP sont hautement toxiques et ont des effets nocifs graves sur la santé humaine et l'environnement. Ils peuvent être carcinogènes, affecter le système immunitaire, perturber les fonctions reproductrices et le développement et causer d'autres problèmes de santé.

Au départ, la Convention de Stockholm réglementait douze POP, dont des pesticides comme par exemple l'aldrine, le dichlorodiphényltrichloroéthane (DDT) et la dieldrine, des produits chimiques industriels, comme les polychlorobiphényles (PCB), utilisés dans différentes applications comme les transformateurs, les condensateurs et les systèmes hydrauliques, ainsi que des matières qui sont des sous-produits non intentionnels de processus industriels (polychlorodibenzodioxines et dibenzofuranes). Le champ d'application de la Convention a depuis été étendu à de nouveaux POP qui remplissaient les critères énoncés dans l'annexe D de la Convention concernant la persistance, la bioaccumulation, le potentiel de propagation à longue distance dans l'environnement et les effets nocifs sur la santé humaine et l'environnement.



Épandage de pesticides sur un champ cultivé

(Source : Wikimedia commons CC BY 2.0 Deed, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tractor_Fertilize_Field_Pesticide_And_Insecticide.jpg)

² Voir état actuel sur le site Internet de la Convention de Stockholm (<https://www.pic.int/LesPays/Etatdesratifications/Lespartiesetsignataires/tabid/1759/language/fr-CH/Default.aspx>).



Condensateur contenant des PCB

Tous les POP régis par la Convention sont listés dans l'une des annexes A, B ou C. La production et l'utilisation des POP figurant à l'annexe A sont interdites et les parties à la Convention doivent prendre des mesures afin de les éliminer. Les polychlorobiphényles appartiennent par exemple à cette catégorie. Par ailleurs, les parties à la Convention doivent faire en sorte de limiter la production et l'utilisation des matières listées à l'annexe B, par exemple les DDT. Pour ces deux catégories, il existe des dérogations spécifiques en matière de production et d'utilisation, qui sont énoncées dans l'annexe correspondante et ne sont applicables que par les parties à la Convention qui y ont souscrit. L'annexe C liste des POP qui sont produits et rejetés involontairement par des sources anthropiques lors de procédés thermiques faisant intervenir des matières organiques et du chlore. Les sources industrielles concernées sont entre autres les incinérateurs de déchets, le brûlage de déchets dangereux dans des fours en ciment, la production de pâte à papier utilisant le chlore

élémentaire et certains procédés thermiques dans l'industrie métallurgique. Les parties à la Convention doivent prendre des mesures adéquates afin de réduire de façon continue les rejets de ces sous-produits non intentionnels et à terme de les empêcher complètement.

Les substances chimiques incluses dans l'annexe A ou B ne peuvent être importées qu'aux fins de leur élimination écologiquement rationnelle ou de l'utilisation autorisée pour la partie importatrice en vertu de l'annexe A ou B.

Par analogie, l'exportation de ces substances n'est, elle aussi, autorisée qu'aux fins de leur élimination écologiquement rationnelle ou à destination d'une partie à la Convention qui peut utiliser cette substance en vertu de l'annexe A ou B. L'exportation est également possible à destination d'un État non partie à la Convention, à condition que celui-ci présente une attestation annuelle à la partie exportatrice. Cette attestation doit préciser l'utilisation prévue de la substance chimique et comprendre une déclaration à l'effet que l'État d'importation s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger l'environnement et la santé humaine. Toute exportation de POP listés à l'annexe A ou B doit se faire dans le respect de la procédure de consentement préalable en connaissance de cause (« procédure PIC »).

L'article 6 de la Convention prévoit que les parties doivent prendre des mesures propres à réduire ou éliminer les rejets de POP émanant de stocks et de déchets. Le terme « déchets » désigne les déchets constitués de substances chimiques inscrites à l'annexe A, B ou C, en contenant, ou contaminés par ces substances, ainsi que les produits et articles remplissant

ces mêmes conditions et triés en vue de leur élimination. Les stocks de POP dont l'utilisation n'est plus autorisée doivent également être traités comme des déchets. De grandes quantités de ce type de déchets sont constitués lors de l'assainissement d'anciennes décharges et de sites industriels contaminés, comme par exemple les parcs à ferraille, les usines de transformateurs et condensateurs et les entreprises de transformation des plastiques et des métaux. Les parties à la Convention doivent veiller à ce que ces déchets soient manipulés, recueillis, transportés, stockés et éliminés d'une manière écologiquement rationnelle. Ils ne peuvent faire l'objet de mouvements transfrontières qu'en application des règles, normes et directives internationales pertinentes, dont notamment la Convention de Bâle, la Convention de Rotterdam et les règlements pour le transport international de marchandises dangereuses. Les organes compétents de la Convention de Bâle ont élaboré et publié en guise d'outil des directives techniques générales pour la gestion écologiquement rationnelle des déchets composés de polluants organiques persistants, en contenant ou contaminés avec ceux-ci.

La Convention de Rotterdam

La Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international est un accord international dont l'objectif principal est de régir et de contrôler le commerce international de produits chimiques. Adoptée le 10 septembre 1998 à Rotterdam et entrée en vigueur le 24 février 2004, la Convention compte 166 parties³.

³ Voir état actuel sur le site Internet de la Convention de Rotterdam (<https://www.pic.int/Countries/Statusofratification/PartiesandSignatories/tabid/1072/language/en-US/Default.aspx>).

La Convention de Rotterdam comporte des dispositions visant à améliorer la transparence et l'échange d'informations dans le commerce international de certains produits chimiques dangereux. Elle introduit de plus la procédure de consentement préalable en connaissance de cause (« procédure PIC ») et donne ainsi la possibilité aux pays importateurs de prendre une décision éclairée quant à l'acceptation de ces produits.

Bien que la Convention ne comporte pas de dispositions directement applicables au traitement, au transport et à l'élimination de produits chimiques dangereux, la procédure PIC sert de fondement aux mouvements transfrontières de déchets dangereux au titre de la Convention de Bâle (voir Bulletin 4/2023, p. 26 à 28). Comme indiqué plus haut, la Convention de Bamako et la Convention de Stockholm incorporent elles aussi la procédure PIC.

Secrétariat conjoint

Le secrétariat de la Convention de Bâle et de la Convention de Stockholm, sis à Genève, est administré par le Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE). Le secrétariat de la Convention de Rotterdam est conjointement pris en charge par le PNUE et l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). Il a deux sièges : l'un à Genève, l'autre à Rome. En 2012, le secrétariat de la Convention de Bâle et de la Convention de Stockholm, ainsi que la partie du secrétariat de la Convention de Rotterdam gérée par le PNUE ont fusionné en un seul secrétariat s'occupant des trois conventions.

Bien que chacune de ces conventions aient des axes d'intérêt différents, leurs objectifs et principes se recoupent souvent. Leur secrétariat commun



BASEL / ROTTERDAM / STOCKHOLM CONVENTIONS

Logo commun des trois conventions
(Source : <https://www.brsmeas.org>)

aide à gérer efficacement ces chevauchements et à encourager les synergies entre les conventions. Il veille à ce que les dispositions des différentes conventions soient harmonisées et appliquées avec cohérence.

La Convention de Minamata

Adoptée en 2013 et entrée en vigueur en 2017, la Convention de Minamata sur le mercure a pour principal objet de protéger la santé humaine et l'environnement contre les émissions et rejets anthropiques de mercure et de composés du mercure (voir article sur la Convention de Minamata dans le Bulletin 3/2021, p. 22 et 23).

Pour rappel, le mercure est un métal lourd toxique se présentant sous différentes formes qui se caractérise par son potentiel de bioaccumulation dans les organismes vivants et peut avoir des effets nocifs graves sur le système nerveux, les reins, le cerveau et d'autres organes. Il était, par le passé notamment, employé dans divers secteurs industriels, par exemple dans la production de chlore, d'acétaldéhyde, de batteries, de composants électroniques, de lampes fluorescentes et d'appareils de mesure.

La Convention de Minamata inclut une série de dispositions pour la réduction des émissions



Exemples de produits contenant du mercure (Source : Adobe Stock)

de mercure, pour le contrôle du commerce et de l'utilisation du mercure et pour le traitement des déchets de mercure et des sites contaminés.

Les dispositions relatives aux déchets de mercure figurent à l'article 11 de la Convention.

Aux termes de la Convention, les « déchets de mercure » sont les substances ou objets constitués de mercure ou de composés de mercure, contenant du mercure ou contaminés par du mercure ou des composés de mercure en quantité supérieure aux seuils fixés par la Conférence des Parties, en collaboration avec les organes compétents de la Convention de Bâle.

Toutes les parties à la Convention de Minamata doivent veiller à ce que les déchets de mercure soient traités et éliminés de manière écologiquement rationnelle. À cette fin, elles doivent tenir compte des directives techniques élaborées dans le cadre de la Convention de Bâle ainsi que des exigences destinées à être adoptées dans une annexe supplémentaire à la Convention de Minamata conformément à son article 27. Le projet de nouvelle annexe, qui doit également prendre en considération les prescriptions et programmes nationaux d'élimination des déchets, est en cours de préparation.

Selon la Convention de Minamata, les déchets de mercure ne peuvent

être récupérés, recyclés, régénérés ou réutilisés directement qu'en vue d'une utilisation permise à une partie en vertu de la Convention ou d'une élimination écologiquement rationnelle.

Les parties à la Convention de Bâle ne peuvent pas transporter de déchets de mercure par-delà leurs frontières internationales, sauf à des fins d'élimination écologiquement rationnelle conformément à la Convention de Minamata et à la Convention de Bâle. Dans le cas des transports par-delà les frontières internationales auxquels la Convention de Bâle ne s'applique pas, une partie n'autorise un tel transport qu'après avoir tenu compte des règles, normes et directives internationales pertinentes.

La Conférence des Parties est encouragée à coopérer étroitement avec les organes compétents de la Convention de Bâle pour actualiser les directives techniques sur les déchets de mercure.

Conclusion

De toute évidence, les différentes conventions internationales présentées, consacrées exclusivement ou partiellement aux mouvements transfrontières de déchets dangereux, offrent de remarquables synergies dans leurs objectifs, aspirations et méthodes.

Toutes les conventions visent à réduire à un minimum les mouvements transfrontières de déchets dangereux. Lorsqu'un

mouvement transfrontière est autorisé, c'est le plus souvent aux fins d'une élimination écologiquement rationnelle. Il ne peut alors être réalisé que conformément aux exigences fixées dans les différentes conventions et surtout à la procédure de consentement préalable en connaissance de cause. Les secrétariats et organes compétents des différentes conventions collaborent étroitement pour élaborer et publier des directives pertinentes. En encourageant la coopération internationale, l'échange d'informations et la diffusion des meilleures pratiques, ils contribuent à relever efficacement les défis posés par les déchets dangereux.

Katarina Burkhard

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2024

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
18-19 juin	139 ^e session du Comité administratif		Berne - Suisse
20 juin	Forum des candidats		Berne - Suisse
9-13 septembre	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Genève - Suisse
18-19 septembre	53 ^e session du groupe de travail WG TECH		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
25-26 septembre	16 ^e Assemblée générale		Berne - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2024

DATE	ÉVÉNEMENT	ORG.	LIEU
17-18 juin	Atelier sur l'anticipation et la préparation aux risques critiques émergents	OCDE, ISO	Genève - Suisse
24 juin - 3 juillet	64 ^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse
25-26 juin	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique (RÉUNION HYBRIDE)
2-3 juillet	104 ^e Assemblée générale de l'UIC	UIC	Lisbonne - Portugal
8-9 juillet	Groupe de projet sur la ratification du Protocole ferroviaire de Luxembourg	UNIDROIT	Rome - Italie (RÉUNION HYBRIDE)
23-24 juillet	Réunions bilatérales OTIF – Ministre des transports et des infrastructures / TCDD / TCDD Taşımacılık	★	Ankara - Türkiye
20-23 août	Groupe d'experts sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
2-4 septembre	2 ^e session du Comité de révision des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire	CEE-ONU	Genève - Suisse
5- 6 septembre	Assemblée générale de l'Union des transports publics (UTP)	UTP	Martigny - Suisse
24-26 septembre	Innotrans	Messe Berlin	Berlin - Allemagne

★ Ministère des transports et des infrastructures, Chemins de fer de la République de Türkiye (TCDD), TCDD Taşımacılık



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