

Bulletin

125^e année : n° 1/2017

OTIF

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

Un droit ferroviaire unifié pour rapprocher l'Europe, l'Asie et l'Afrique



SOMMAIRE

ACTUALITÉS

OTIF

- 4 Un mémorandum d'accord pour un grand projet ferroviaire

COTIF

- 4 L'entrée en vigueur en question

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 5 Journée de consultation du FIT
- 5 Développer les relations avec la CESAP-ONU
- 6 Échange des savoirs
- 6 Un *think tank* à l'OTIF

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 7 Principes de notification et de publication des PTU après leur adoption par la CTE
- 8 La réduction du bruit au passage des wagons existants

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 12 7^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Prague, 22-24 novembre 2016)
- 16 50^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, 28 novembre - 6 décembre 2016)

DROIT DES TRANSPORTS

- 19 Vers un contrat uniforme pour les sillons internationaux
- 22 La facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs : une nouvelle approche
- 25 Compétence judiciaire - Arrêt de la Cour de cassation du 29 novembre 2016 (n° 14-20172)

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos

Valerio Compagnone OTIF
Eva Hammerschmiedová OTIF
Hamburger Hafen und Logistik AG
Stanislav Hájek
www.sus.admin.ch
www.nrc.nl



Depuis 2013, le Secrétariat de l'OTIF insiste sur la notion de réseau pour définir les chemins de fer. Réseau au sens où l'on parle d'un réseau informatique ou de télécommunication. Cette notion ne se réduit pas au maillage géographique d'un territoire par les lignes de chemin de fer. Elle s'applique tout d'abord à l'ensemble des règles nécessaires au fonctionnement interne des services ferroviaires. Bien sur, par définition, ces règles existent et sont efficaces pour les réseaux nationaux. La mission de l'OTIF est de travailler à ce que cela devienne une réalité également pour le trafic international. Le concept d'interopérabilité au delà de l'Union européenne porté depuis 2016 par l'OTIF est une des réponses possible ; l'intérêt que porte aujourd'hui la Chine et le Japon à nos travaux en est une illustration. Nous avons pu ainsi nous féliciter de recevoir en ce début d'année des délégations de ces deux pays.

Or il y a encore beaucoup à faire pour atteindre ce but. Notre partenariat actif avec le Conseil de Coopération du Golfe autour de son projet régional montre que ce que nous proposons permet de bâtir des solutions concrètes. Pour autant, y compris au niveau européen, il existe encore des

sujets à améliorer, c'est le cas de l'allocation des sillons internationaux, vous trouverez dans ce bulletin une proposition innovante pour améliorer la situation rédigée en partenariat avec Nicolas Czernecki Président du groupe utilisateurs wagon de l'UIC et Co-Président du JC-CUU.

Par ailleurs, un réseau se définit aussi par sa capacité à s'interfacer avec d'autres types de réseau. En ce sens, l'intermodalité est au cœur de nos préoccupations. Pour jouer son rôle central dans les transports, le rail doit savoir s'interfacer de façon optimale avec son environnement. Cette question des interfaces est devenue centrale dans un monde où la digitalisation fait évoluer parfois de manière disruptive les services de transport. Cet aspect sera cette année de plus en plus présent dans le Bulletin de l'OTIF.

Cette notion d'interface vaut également pour les questions douanières. Un article de ce Bulletin n°1/2017 est ainsi consacré à la facilitation du passage des frontières pour les passagers.

François Davenne

UN MÉMORANDUM D'ACCORD POUR UN GRAND PROJET FERROVIAIRE

Le 19 mars 2014, le Secrétariat de l'OTIF recevait le Secrétaire général, M. Al Shibli, et une délégation du Conseil de coopération du Golfe (CCG), lequel comprend l'Arabie saoudite, Bahreïn, les Émirats arabes unis, le Koweït, Oman et le Qatar. Cette visite du CCG, véritable aboutissement de contacts répétés depuis 2013, s'était conclue par la signature d'un mémorandum d'accord. Le CCG et l'OTIF s'étaient alors engagés à des échanges d'informations, des consultations et de la coopération.

Deux ans après sa signature, cet accord est une réalité bien vivante. L'OTIF et le CCG entretiennent des échanges poussés et le Secrétariat de l'OTIF participe aux travaux du CCG dans la perspective d'une mise en œuvre de la COTIF. En effet, le projet de chemins



de fer du CCG est en cours de réalisation et les États du Golfe commencent à mettre en place leur réglementation ferroviaire internationale.

Enfin, les 7 et 8 mars 2017, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, et le chef du département de l'interopérabilité

technique, M. Leermakers, étaient à Dubaï lors de l'événement « MiddleEastRail » afin de s'entretenir avec les représentants du CCG.

Le Secrétariat de l'OTIF se félicite de la qualité de ses relations avec le CCG.

L'ENTRÉE EN VIGUEUR EN QUESTION

Mandaté par décision du Comité administratif, le Secrétaire général de l'OTIF va convoquer un nouveau groupe de travail ce printemps 2017.

Le nouveau groupe de travail s'intéressera à l'article 34 de la COTIF, qui définit notamment la procédure de révision de la COTIF en cas de modification décidée par l'Assemblée générale. Dans son application, l'article 34 conditionne l'entrée en vigueur des modifications de la Convention elle-même et de ses appendices.

En 2016, le Secrétariat de l'OTIF a effectué un sondage, auprès de certains États membres, sur les procédures nationales d'approbation des modifications de la COTIF adoptées lors de la 12^e Assemblée générale. Il en est ressorti que, dans chaque État mem-

bre, la procédure d'approbation est identique quelle que soit la nature des modifications apportées à la COTIF. Par exemple, une modification d'ordre strictement rédactionnel est soumise à la même procédure nationale d'approbation qu'une modification substantielle de la Convention.

De plus, suivant la procédure existante, la date d'entrée en vigueur d'une modification décidée par l'Assemblée générale est incertaine. Or, l'expérience montre que l'entrée en vigueur de modifications nécessaires, négociées pendant plusieurs années, discutées ensuite en Commission de révision, puis approuvées un an plus tard en Assemblée générale, doit attendre entre 4 et 6 ans.

L'environnement juridique évolue en permanence et de plus en plus rapide-

ment. Le secteur ferroviaire a besoin de pouvoir s'adapter lui aussi rapidement ; il est alors essentiel que la procédure de révision de la COTIF soit simplifiée.

Le nouveau groupe de travail va donc examiner plusieurs solutions de simplification. Pour ce faire, il pourra s'appuyer sur l'étude de Mme Brölmann, professeur associé de droit international public à l'Université d'Amsterdam.



1 Pour une première analyse avant le sondage, cf. Bulletin n°2/2016, page 10.

JOURNÉE DE CONSULTATION DU FIT

Le 15 décembre 2016, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, était à Paris pour participer à la journée de consultation organisée par le Forum international des transports (FIT) de l'OCDE. Comme chaque année, le Secrétaire général a répondu présent à l'invitation du FIT.

Cette journée a permis d'échanger sur les futurs thèmes du sommet 2017 et du sommet 2018 du Forum international des transports.

M. Davenne a eu l'opportunité d'exprimer la position de l'OTIF sur le thème des réglementations. Avec sa

mission d'harmonisation des règles du transport ferroviaire international, l'OTIF endosse un rôle d'interface et de passerelle entre des systèmes de réglementations juridiques et techniques à la fois différents, complémentaires et interconnectés.

DÉVELOPPER LES RELATIONS AVEC LA CESAP-ONU

Le Conseil économique et social des Nations unies et sa Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU) organisaient à Moscou, du 5 au 9 décembre 2016, la troisième session de la Conférence ministérielle sur les transports.

La Conférence se déroulait en deux temps :

- tout d'abord, un segment hauts responsables, du 5 au 7 décembre 2016 ;
- puis un segment ministériel, du 7 au 9 décembre.

M^{me} Hammerschmiedová, experte juridique de l'OTIF invitée, a participé au segment hauts responsables.

Présidée par M. Nikolai Assaoul, ministre des transports adjoint de la Fédération de Russie, la session du segment hauts responsables a adopté un ordre du jour qui comportait huit grands thèmes en matière de transports dont notamment la connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional, la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional et le renforcement de la connectivité des transports entre l'Asie et l'Europe.



M^{me} Hammerschmiedová a fait une première déclaration dans laquelle elle a présenté l'OTIF comme un forum permettant d'une part l'harmonisation des règles relatives aux transports internationaux ferroviaires et d'autre part la recherche de solutions neutres et équilibrées tenant compte des différents stades de développement et des différentes cultures juridiques des États membres. Au nom de l'Organisation, elle a exprimé le souhait de collaborer avec d'autres organisations internationales.

Plus tard, au point 6 de l'ordre du jour,

M^{me} Hammerschmiedová a présenté les travaux de l'Organisation comme utiles pour renforcer la connectivité entre l'Asie et l'Europe. Elle a également donné aux hauts responsables des précisions sur la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

La troisième session de la Conférence ministérielle sur les transports s'est conclue par l'adoption d'une déclaration ministérielle et du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021).

ÉCHANGE DES SAVOIRS

Le département juridique de l'OTIF a eu l'honneur et le plaisir de recevoir le professeur Chia-Jui Cheng à Berne, le 23 janvier 2017.

M. Cheng est professeur de droit international à l'université de Suzhou et secrétaire général du conseil scientifique de l'Académie de droit comparé pour l'Asie à Pékin.

Il a sollicité un entretien avec les experts juridiques de l'OTIF dans le cadre de ses recherches sur le droit des transports internationaux ferroviaires. Un des sujets principaux de l'entretien était le futur droit ferroviaire unifié.

Le fruit de son travail devrait être publié en anglais et en chinois.



UN THINK TANK À L'OTIF

Le 24 janvier 2017, le Secrétaire général de l'OTIF, M. François Davenne, a eu l'immense plaisir de recevoir à Berne deux consultants du *think tank* japonais indépendant « Institut de recherche Mitsubishi » (*Mitsubishi Research Institute*), ac-

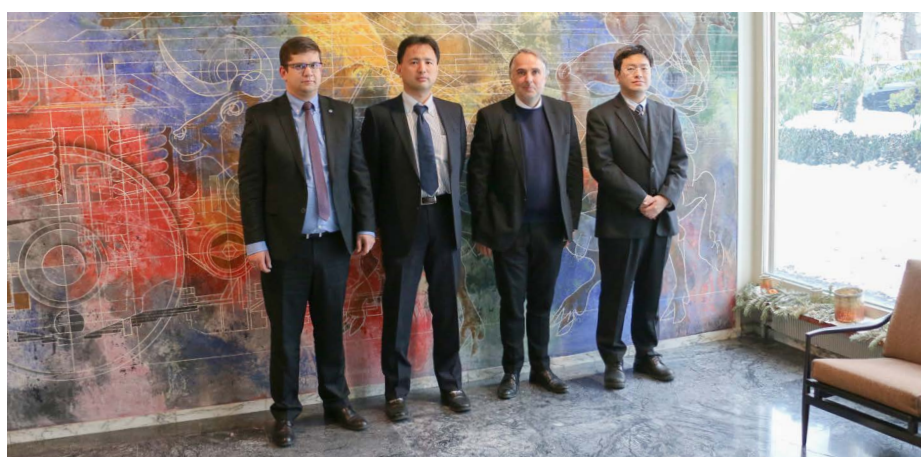
compagnés d'une interprète.

Messieurs Yoshikazu Ishihara et Ryosuke Mino ont sollicité un entretien auprès du Secrétaire général dans le cadre du projet de recherche intitulé « *Legal Framework and Cross*

Acceptance for Rolling Stock » (Cadre juridique et acceptation croisée du matériel roulant), commandé par le ministère japonais du territoire, de l'infrastructure, des transports et du tourisme.

L'entretien s'est articulé autour des règles uniformes ATMF et APTU et des conditions d'adhésion à l'OTIF. Le Secrétaire général a présenté l'OTIF et le concept d'interopérabilité au-delà de l'UE. Ainsi, il a pu clarifier les rôles de l'Organisation et de la COTIF.

Le Secrétariat de l'OTIF se félicite d'avoir reçu la visite des représentants de l'Institut de recherche Mitsubishi et remercie vivement Messieurs Ishihara et Mino de leur intérêt.



PRINCIPES DE NOTIFICATION ET DE PUBLICATION DES PTU APRÈS LEUR ADOPTION PAR LA CTE

Les prescriptions techniques uniformes (PTU) sont des dispositions juridiques de la COTIF énonçant des exigences techniques, fonctionnelles et d'exploitation applicables aux sous-systèmes tels que les véhicules. Elles sont pour l'OTIF l'équivalent des STI de l'Union européenne. Selon quels principes sont-elles publiées et modifiées après leur adoption par la Commission d'experts techniques²?

Les PTU sont essentielles à l'harmonisation des exigences à l'échelon intergouvernemental, qui vise à garantir qu'un véhicule ferroviaire approuvé par un État peut également être utilisé dans d'autres États sans redoublement de (toute) la procédure d'approbation.

Les étapes de mise au point des PTU ainsi que les décisions sur leur adoption sont régies par l'appendice F à la Convention (APTU). Les PTU peuvent être régulièrement modifiées afin de tenir compte des progrès scientifiques et techniques et des évolutions juridiques.

La préparation

La préparation, ou rédaction, des PTU et de leurs modifications est la tâche de la Commission d'experts techniques (CTE) et en particulier de ses groupes de travail. Le groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) se réunit ainsi trois fois par an pour discuter des PTU et les rédiger.

Aux termes de l'article 21, § 4, de la COTIF, « le Secrétaire général peut présenter de sa propre initiative des propositions tendant à modifier la Convention ». Cela inclut les initiatives concernant les PTU. Par ailleurs, l'article 6, § 2, des APTU, dispose que « peut déposer une demande d'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon le § 1 :

- tout État partie ;

- toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x), des ATMF ; *[à l'heure actuelle, seule l'Union européenne en remplit les critères]*
- toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des PTU relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité ».

La décision

En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et des articles 6 et 8a des APTU, la CTE est compétente pour prendre des décisions sur l'adoption d'une PTU ou d'une disposition modifiant une PTU. En termes pratiques, une telle décision peut concerner :

1. **l'adoption d'une nouvelle PTU** couvrant tout sous-système, partie d'un sous-système ou autre sujet aux termes de l'article 8, § 8, des APTU non couvert par une PTU existante ;
2. **l'adoption d'une PTU remplaçant une PTU existante**, auquel cas la décision de la CTE abroge la PTU originale, remplacée par la nouvelle PTU modifiée – une telle décision est prise lorsque les dispositions existantes doivent subir des modifications majeures touchant une large partie de la PTU ;
3. **la modification d'une PTU existante**

À l'heure actuelle, onze PTU sont en vigueur et modifiées régulièrement afin de veiller à ce qu'elles restent en adéquation avec le progrès technique ainsi que pour maintenir leur équivalence avec les STI de l'UE. Les PTU sont librement consultables sur le site Internet de l'Organisation. (http://otif.org/fr/?page_id=194).

te : l'instrument original reste en vigueur, mais est modifié conformément à la décision de la CTE. Ces modifications peuvent améliorer des éléments des dispositions originales, en ajouter de nouvelles ou en supprimer. Les parties de la PTU existante non visées par les modifications restent inchangées. La décision modifiant la PTU doit être lue en combinaison avec la PTU existante et, à compter de la date d'entrer en vigueur de la décision, la PTU doit être lue en combinaison avec toutes ses modifications.

Au sens de l'article 35 de la COTIF, ces trois cas sont considérés comme des « modifications ».

La notification

Après décision par la CTE d'adopter ou d'amender une PTU, le Secrétaire général est tenu, aux termes de l'article 35, § 1, de la COTIF, de notifier les modifications aux États membres. Il a pour cela recours à des

² Les mêmes principes s'appliquent pour les règles autres que les PTU découlant des APTU et ATMF, comme par exemple les annexes aux ATMF.

lettres circulaires. Dans les deux premiers cas ci-dessus, la notification concerne l'intégralité de la PTU tandis que dans le troisième cas, elle ne porte que sur les modifications.

La notification introduit formellement la procédure d'entrée en vigueur de la modification. L'article 35, § 3 et 4, de la COTIF énonce les conditions d'entrée en vigueur des modifications après leur notification.

Lorsqu'elles sont décidées par la CTE, les modifications entrent en vigueur³ le premier jour du sixième mois suivant la notification.

La publication

L'article 8, § 1 et 3, des APTU dispose que les PTU sont publiées sur le site Internet de l'Organisation et que cette publication doit avoir lieu au minimum un mois avant leur date d'entrée en vigueur, qui est elle aussi indiquée sur le site.

En cas d'adoption d'une nouvelle PTU,

le Secrétariat publie simplement le document au format PDF dans ses trois versions linguistiques.

En cas d'adoption d'une PTU remplaçant une PTU existante, le Secrétariat procède de manière identique, mais veille à ce que l'ancienne version de la PTU reste consultable sur son site Internet, même si cela n'est pas formellement requis par la Convention. C'est d'une part important parce que l'ancienne version peut continuer à s'appliquer pendant une période de transition, et d'autre part utile, en termes de traçabilité par exemple, car les exigences selon lesquelles les véhicules étaient auparavant approuvés restent ainsi accessibles. Le statut de l'ancienne PTU est modifié conformément à la décision de la CTE, à savoir qu'elle est dans la plupart des cas abrogée.

En cas de modification d'une PTU existante, la décision de la CTE modifiant la PTU est publiée sur la même page du site Internet que la PTU concernée. Si une PTU est amendée plusieurs fois, toutes les décisions de modification sont publiées.

À des fins d'information et de documentation, le Secrétariat publie également des versions consolidées, c'est-à-dire incluant toutes les modifications en date, des PTU modifiées. Étant donné que l'instrument original et les modifications n'entrent habituellement pas en vigueur à la même date, il s'ensuit que les dispositions dans la version consolidée ne sont pas toutes entrées en vigueur à la même date. Les versions consolidées ne sont donc fournies que pour information et comportent une note clarifiant leur statut. Au début des PTU consolidées, un tableau liste toutes les modifications applicables. Les versions consolidées sont destinées à être utilisées comme outils de documentation et n'ont aucune valeur juridique ; les dispositions juridiquement contraignantes sont celles notifiées par le Secrétaire général en vertu de l'article 35 de la COTIF.

Bas Leermakers

LA RÉDUCTION DU BRUIT AU PASSAGE DES WAGONS EXISTANTS

Avec l'urbanisation, le trafic s'est intensifié. Or, plus il y a de fret, plus il y a de bruit. Quelles sont donc les causes du bruit ferroviaire ? Comment y remédier ?

Selon des études récentes, le bruit ferroviaire excessif peut être néfaste pour la santé humaine. À ce titre, acteurs ferroviaires et législateurs se sont donné pour objectif de le réduire. L'ampleur des problèmes de bruit ferroviaire dépend cependant de nombreux facteurs, comme par exemple la densité du trafic, la densité de population ou encore la topographie, et la priorité accordée à sa réduction varie donc selon les États.

Le problème

Le bruit au roulement des trains de marchandises est la principale cause de bruit ferroviaire. En Europe, la grande majorité des wagons sont équipés de freins agissant sur la table de roulement grâce à des éléments de frottement (les semelles de freins). C'est ce frottement qui produit le freinage. Traditionnellement, les semelles de frein sont en fonte, un matériau peu coûteux et facile

à utiliser mais qui a l'inconvénient de rendre rugueuse la table de roulement des roues. Ces rugosités engendrent alors des vibrations entre les roues et les rails, à l'origine de bruit au passage. Ce problème ne se présente toutefois pas lorsque les wagons sont équipés de freins à disque. Malheureusement, seul un très petit nombre en sont pourvus.

Étant donné le caractère international du fret ferroviaire, les mesures

³ Pour autant qu'aucun État membre n'y formule d'objection conformément aux dispositions de l'article 35, § 4, de la COTIF.

imposées au niveau national n'ont que peu d'effet. Ainsi, la Suisse a subventionné la modernisation des wagons anciens de sorte que 84 % des wagons suisses sont désormais équipés de semelles de frein en matériaux composites et sont donc considérés comme « silencieux ». Pour autant, 60 % de tous les wagons circulant sur le réseau suisse⁴ sont toujours équipés de semelles de freins en fonte et donc bruyants. C'est d'autant plus regrettable qu'un train comptant seulement quelques wagons bruyants parmi une majorité de wagons silencieux est malgré tout un train bruyant.

Une solution technique simple

Le type de semelle de frein utilisé peut influencer sur la rugosité de la table de roulement. À la place des semelles de frein en fonte traditionnelles, d'autres éléments de frottement comme les semelles de frein en matériaux composites peuvent être utilisés, qui lissent les roues et permettent donc de réduire sensiblement le bruit au pas-

sage. Ainsi, si tous les wagons actuellement pourvus de semelles de freins en fonte étaient équipés de semelles de frein composites, le bruit ferroviaire s'en trouverait considérablement réduit. Il existe actuellement deux types de semelles de frein en matériaux composites : les semelles K et les semelles LL. Alors qu'il suffit pour les semelles LL de remplacer les éléments en fonte par des éléments en composites, la pose de semelles K nécessite également de modifier le système de freinage du véhicule.

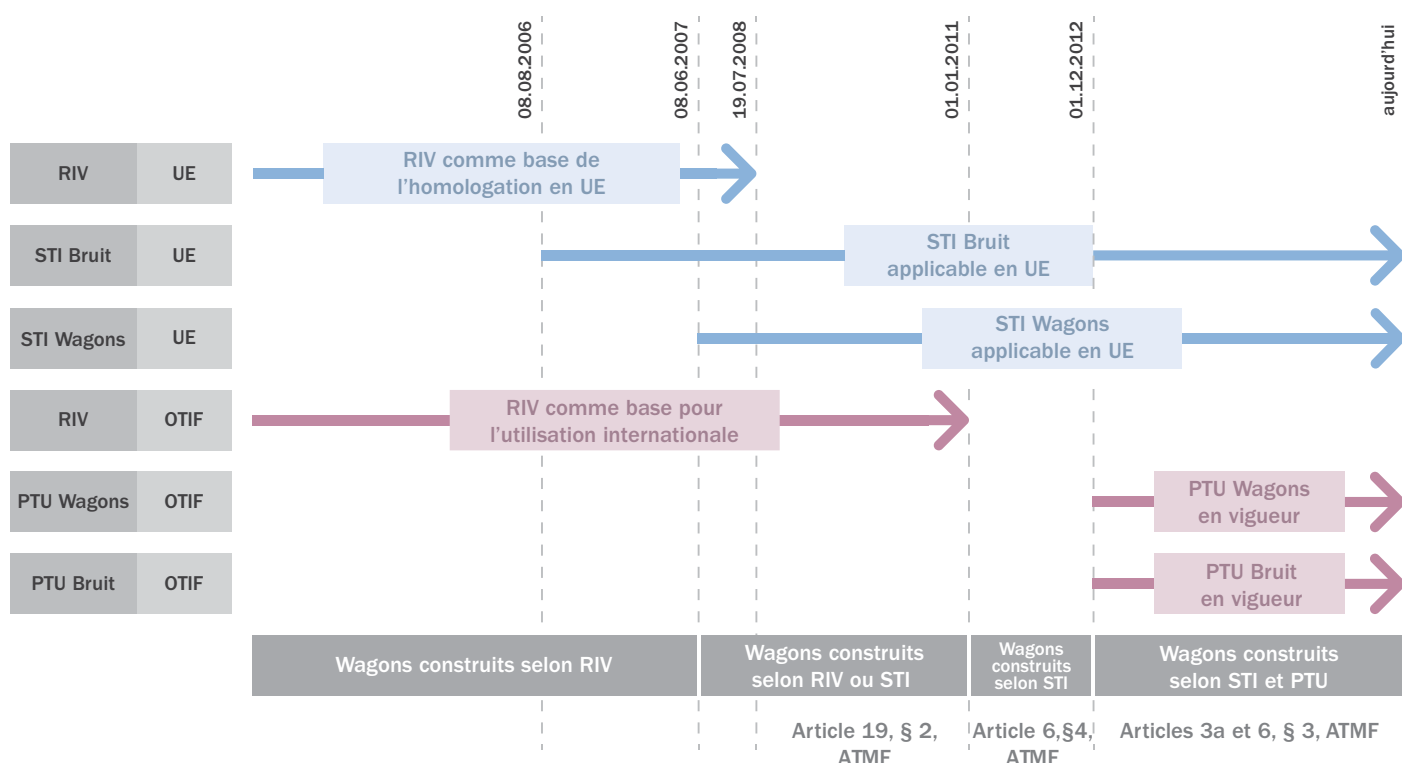
Depuis le 1^{er} décembre 2012, tous les nouveaux wagons approuvés pour le transport international en vertu des ATMF ou du droit de l'UE doivent satisfaire à la PTU Bruit ou la STI Bruit. Cela signifie que tous les nouveaux wagons sont « silencieux » et équipés de semelles de frein en matériaux composites ou autre système de freinage silencieux comme les freins à disque. La PTU Bruit régleme nte non seulement le bruit au passage, mais aussi le bruit en stationnement, le bruit au démarrage et le bruit dans la cabine de conduite.

Une mise en œuvre malaisée

Bien que la solution au problème de bruit au passage causé par les wagons soit relativement simple, sa mise en œuvre est plus complexe. Une des raisons en est que l'entretien des wagons est plus onéreux lorsqu'ils sont équipés de semelles de frein en matériaux composites. Le coût du transport de marchandises par le rail augmenterait donc, diminuant ainsi potentiellement la compétitivité du ferroviaire par rapport aux autres modes de transport comme la route.

Certains de ses États membres ayant émis une requête pour la réduction du bruit ferroviaire, la Commission européenne a prié l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer d'étudier la possibilité d'appliquer la STI Bruit aux wagons bruyants existants. En pratique, il en résulterait que les wagons anciens équipés de semelles en fonte devraient être modernisés avec des semelles en matériaux composites dans des délais impartis.

Les différentes bases juridiques pour l'admission des véhicules dans les dispositions de la COTIF et de l'UE



⁴ Entre janvier et juin 2016. Informations de l'Office fédéral suisse des transports.

Dans la mesure où la révision prévue de la STI Bruit pourrait avoir des répercussions sur le trafic international soumis à la COTIF et sur l'équivalence existant entre la COTIF et le droit de l'UE, le Secrétariat de l'OTIF s'est dès le début impliqué de manière très active dans les discussions sur le sujet.

Plusieurs obstacles juridiques doivent être franchis avant qu'une STI ou PTU puisse être appliquée aux véhicules existants. En effet, le principe de base des ATMF et du droit ferroviaire de l'UE est que les dispositions des STI et PTU ne s'appliquent qu'au moment de l'autorisation ou de l'admission à l'exploitation des véhicules. En général, les nouvelles prescriptions n'ont pas d'effet rétroactif et ne sont pas valables pour les véhicules existants.

Le droit de continuer à utiliser des véhicules anciens pouvant ne pas satisfaire à toutes les exigences actuelles relève des « droits acquis ». L'article 19, § 2, ATMF régit ces droits pour les (anciens) wagons RIV⁵, qui ne sont donc pas directement concernés par les nouvelles prescriptions sur le bruit. Il équivaut à l'article 54, § 2, de la directive remaniée de l'UE sur l'interopérabilité.

Afin de déterminer si les droits acquis sont applicables et d'analyser les possibilités de modernisation obligatoire, il importe de savoir sur quelles bases un véhicule a pour la première fois été mis en service.

Ces dernières années ont vu la mise au point des dispositions de la COTIF pour l'admission de véhicules, mais pour avoir une vue d'ensemble et distinguer les différentes bases juridiques de l'admission, il faut aussi examiner les dispositions de l'UE applicables aux wagons.

Comme le montre le diagramme page 9, diverses dispositions sont pertinentes pour l'admission de véhicules

et les véhicules existants ont pu être autorisés selon différents régimes. Une analyse plus détaillée est disponible sur le site de l'OTIF comme document de travail du groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH).

Depuis 2007, un ensemble complet de STI est en vigueur au sein de l'UE pour les wagons de marchandises (STI Wagons et STI Bruit). Tous les wagons qui y ont été autorisés depuis lors sont ainsi réputés silencieux et ne seront pas concernés par d'éventuelles dispositions rétroactives sur le bruit.

L'équivalence entre les dispositions de l'UE et de l'OTIF a été atteinte avec l'entrée en vigueur des PTU Wagons et Bruit au 1^{er} décembre 2012. Par conséquent, tous les wagons admis à l'exploitation internationale depuis cette date peuvent également être considérés comme silencieux et ne seront pas non plus concernés par les exigences rétroactives.

De fait, la question qui se pose est celle de la modernisation des véhicules antérieurs aux PTU et STI.

En vertu de l'accord d'adhésion de l'UE à l'OTIF et de l'article 3a, § 3, des ATMF, les véhicules ferroviaires destinés à n'être utilisés que dans les États membres de l'UE sont régis par les législations européenne et nationale applicables. Cela signifie que l'UE peut édicter pour ces véhicules des règles qui ne sont pas nécessairement compatibles avec les ATMF, à condition toutefois qu'elles ne fassent pas obstacle à la circulation en trafic international au sein de l'UE des véhicules venant d'États parties de l'OTIF non membres de l'UE qui ne s'y conforment pas. En d'autres termes, si dans ses règles l'UE exige la modernisation des wagons avec des semelles de frein en matériaux composites, cela ne s'applique pas automatiquement aux wagons venant d'États non mem-

bres de l'UE. Conclusion : seule une approche commune à l'UE et à l'OTIF permettra d'obtenir l'effet désiré.

Dans le même temps, en vertu de l'article 19, § 5, des ATMF la Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF est compétente pour décider que, pour des raisons dûment motivées afférentes à la sécurité et l'interopérabilité, des dispositions introduites dans les PTU doivent être respectées dans un certain délai. Les droits acquis ne sont donc pas absolus et des exigences rétroactives pourraient être imposées aux wagons datant d'avant les PTU. Il appartiendrait alors à la CTE de déterminer si les exigences pour le bruit relèvent de « raisons dûment motivées afférentes à la sécurité et l'interopérabilité » et, dans l'affirmative, si les wagons doivent être modernisés avec des semelles de frein en matériaux composites dans un certain délai. Aux termes de l'article 7a des APTU, la CTE doit, avant de prendre une décision, considérer l'impact probable des mesures proposées pour l'ensemble des États parties, des opérateurs et des autres acteurs concernés. Cela devrait comprendre les répercussions économiques de l'augmentation des frais d'entretien pour les wagons modernisés.

Pour des corridors de fret silencieux

Imposer une modernisation obligatoire des semelles de frein des wagons de marchandises anciens ne fait pas l'unanimité et pose quelques difficultés juridiques. Cependant, le bruit du fret ferroviaire est une question critique dans un certain nombre d'États parties de l'OTIF, qui doit être traitée en conséquence.

Au lieu de prescriptions exigeant que tous les wagons deviennent silencieux, d'autres possibilités pour la réduction du bruit du fret ferroviaire pourraient être étudiées, en particulier des mesures agissant là où les problèmes de bruit surviennent. Le

⁵ « *Regolamento Internazionale dei Veicoli* » (RIV), accord entre les entreprises ferroviaires qui régit l'utilisation internationale des wagons. Le RIV a été abrogé et remplacé par les STI et PTU ainsi que par les contrats multilatéraux comme le Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU – www.gcbureau.org).

Secrétariat de l'OTIF a présenté en ce sens l'idée des « corridors de fret silencieux » comme solution possible : le bruit au passage pourrait être défini comme paramètre de compatibilité entre le réseau et le véhicule. Il incomberait alors à l'entreprise ferroviaire de veiller à n'exploiter que des wagons « silencieux » sur les corridors définis. Cette responsabilité serait similaire à celle qu'elle a, par exemple, de s'assurer que la vitesse d'exploitation, la charge à l'essieu et le gabarit des véhicules et de l'infrastructure sont compatibles.

En se basant sur l'article 6, § 2, des ATMF, il ne serait pas nécessaire de modifier les dispositions existantes : « Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission ; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer. ». En outre, l'article 15a des ATMF précise que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les détenteurs doivent échanger toute information permettant aux entre-

prises ferroviaires de s'assurer que leurs trains sont compatibles avec les impératifs d'infrastructure.

Si le bruit au passage devenait un paramètre de compatibilité entre le train et l'infrastructure, des exigences pourraient être prescrites là où elles importent le plus, sans imposer de règles rétroactives pour des parcs entiers de véhicules. Les corridors fortement fréquentés comme le corridor Rotterdam-Gênes traversant les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie seraient vraisemblablement tout particulièrement concernés, car au vu de la fréquentation, le coût relatif par kilomètre de la modernisation des wagons y circulant serait limité.

Conclusions

Le bruit du fret ferroviaire est une question sensible pour tous les États, et pas seulement ceux dans lesquels il constitue un problème critique. Les réserves rencontrées résultent des répercussions économiques des mesures de réduction du bruit, d'une part à cause de l'investissement initial, mais à plus forte raison pour les frais d'exploitation qui sont

ensuite accrus pour toute la durée de vie du véhicule. La réduction du bruit ferroviaire s'accompagne d'obstacles financiers et juridiques, en raison des droits acquis pour les wagons anciens. Il importe toutefois pour le secteur ferroviaire de trouver une solution acceptable pour toutes les parties concernées. Il s'agit de trouver un bon équilibre entre la réduction de bruit là où elle est nécessaire, le respect des dispositions juridiques et les intérêts économiques du secteur.

Dans cette perspective, le Secrétariat de l'OTIF estime que la création de corridors de fret ou de tronçons de réseau silencieux présente un grand potentiel. Malgré certains inconvénients (tâches administratives accrues, possible manque de clarté en termes de réglementation locale et limitation de l'interopérabilité), cette approche aurait l'avantage économique évident d'éviter la modernisation de parcs entiers de véhicules et sa mise en œuvre ne semble pas impliquer d'obstacles juridiques majeurs.

*Dragan Nešić
Bas Leermakers*

7^e SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID (PRAGUE, 22-24 NOVEMBRE 2016)

Inaugurant un nouveau cycle biennal, cette 7^e session du groupe de travail permanent a principalement porté sur des propositions de modifications pour l'édition 2019 du RID ainsi que sur des rapports d'accident qui pourraient amener à modifier la réglementation. Diverses questions d'interprétation y ont également été discutées et résolues.

Questions d'interprétation du RID

Mention du propriétaire de la marchandise dangereuse dans les documents de transport

Le 2 septembre 2016 est entrée en vigueur en Pologne une nouvelle loi exigeant que l'intervenant dans le transport de marchandises dangereuses indique dans les documents de transport prescrits par le chapitre 5.4 du RID le nom et l'adresse de l'entité à laquelle appartient la marchandise dangereuse au moment de la remise au transporteur.

L'UIC s'est demandé si, eu égard aux dispositions de l'article 3 du RID et de l'article 1^{er}, § 5, de la directive 2008/68/CE, cette loi polonaise devait être interprétée comme s'appliquant également aux transports internationaux à destination ou en transit par la Pologne. Elle a également demandé si, eu égard aux dispositions de la directive 2008/68/CE, il était permis de tenir les transporteurs dans le fret ferroviaire polonais pour responsables de l'absence d'indications sur le propriétaire de la marchandise dangereuse dans le document de transport.

Plusieurs délégations ont critiqué le caractère disproportionné de cette loi qui, selon les informations données par la Pologne, entend combattre le marché noir de quelques numéros ONU (combustibles liquides), mais englobe la totalité des numéros et marchandises dangereuses.

Les représentants du secteur industriel ont souligné les difficultés de mise en œuvre pratique de cette loi. Les termes commerciaux internationaux (Incoterms), qui régissent les droits des vendeurs et acheteurs dans le commerce international de marchandises, ne disent rien sur le transfert de propriété. Or, il peut arriver qu'au cours du transport, l'indication dans le document de transport valable au moment de la remise de la marchandise dangereuse au transport ne corresponde plus à la réalité parce que le vendeur a entre temps été payé.

Le groupe de travail permanent a estimé que l'article 3 de l'appendice C et l'article 1^{er}, § 5, de la directive 2008/68/CE accordaient fondamentalement aux États membres le droit de promulguer des lois pour d'autres motifs que la sécurité, mais a toutefois signalé qu'une telle mesure engendre-

La 7^e session du groupe de travail permanent fut la première présidée par Mme Caroline Bailleux (Belgique). 20 États, l'Union européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que quatre organisations non gouvernementales y étaient représentés.

rait les difficultés pratiques mentionnées ci-dessus et ferait obstacle à la libre circulation des marchandises.

La Commission européenne a souligné que cette loi polonaise ne lui avait pas été notifiée et annoncé qu'elle en ferait l'examen et vérifierait notamment s'il y a ou non entrave à la libre circulation des marchandises.



Photo by Stanislav Hájek

Obligations des exploitants de terminaux de marchandises

Le groupe de travail permanent s'est penché sur une question de l'Espagne concernant les obligations incombant en vertu du RID aux exploitants de terminaux ferroviaires de marchandises en leur qualité d'intervenant dans le transport de marchandises dangereuses.

Trois domaines juridiques sont ici concernés, à savoir le droit ferroviaire général, le droit environnemental (directive Seveso 2012/18/UE) et le droit relatif aux marchandises dangereuses (directive 2008/68/CE). Ce dernier s'applique lorsqu'il s'agit d'un terminal accessible au public et les dispositions contractuelles de l'exploitant du terminal doivent alors définir qui est considéré comme le transporteur et qui doit en remplir les obligations. Cependant, cette directive 2008/68/CE n'est pas applicable aux transports entièrement effectués à l'intérieur d'un périmètre fermé, qui sont, eux, soumis à la directive Seveso. Dans ce cas, seule l'interface entre le réseau de transport public et le terminal est concernée par la réglementation pour les marchandises dangereuses.

Une interprétation générale est toutefois délicate car il faut également considérer si le terminal a été exclu du champ d'application de la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire au moment de sa transposition dans le droit national.

Propositions de modifications au RID Azote comprimé (n° ONU 1066) comme agent de protection

C'est dans l'édition 2013 qu'ont pour la première fois été introduites dans la section 5.5.3 du RID des dispositions applicables aux wagons et conteneurs contenant des matières présentant un risque d'asphyxie lorsqu'elles sont utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement. La neige carbonique (n° ONU 1845), l'azote liquide réfrigéré (n° ONU 1977) et l'argon liquide réfrigéré (n° ONU 1951) y sont donnés comme exemple.

La Russie a proposé au groupe de travail permanent d'étendre le champ d'application de la section 5.5.3 aux matières présentant un risque d'asphyxie et utilisées comme agents de protection, à l'exemple du numéro ONU 1066 Azote comprimé qui est employé en Russie et dans les États de la CEI pour le transport d'acide téréphtalique.

Le groupe de travail permanent a estimé qu'il n'était pas nécessaire de mentionner explicitement les matières utilisées à des fins de protection puisque ce type d'utilisation peut être classé sous l'utilisation à des fins de conditionnement. Dans un souci de clarification, l'azote comprimé pourrait néanmoins être mentionné dans le titre de la section 5.5.3.

Dans la mesure où toute modification de la section 5.5.3 doit d'abord être

décidée au sein de l'ONU, la Russie a été priée de soumettre au Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU une proposition révisée.

Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS

Décisions de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD

Les 6 et 7 octobre 2016 a eu lieu à Varsovie la session annuelle de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD consacrée aux prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses. Cette session avait initialement pour objet d'approuver formellement les propositions de modifications pour l'édition 2017 de l'annexe 2 au SMGS harmonisées avec le RID, en vue d'une entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2017 dans les États membres de l'OSJD. Cependant, la Russie a renouvelé la réserve contre l'introduction de références à des directives de l'UE et à des normes EN dans le texte de l'annexe 2 au SMGS, qu'elle avait déjà formulée à la réunion passée du groupe d'experts. Soumises au vote en un seul bloc, les modifications proposées pour l'annexe 2 au SMGS n'ont donc pas obtenu l'unanimité des voix exigée dans les organes de l'OSJD.

Les conséquences négatives de la non-adoption des modifications 2017 à l'annexe 2 au SMGS ont été abordées dans le cadre de la réunion annuelle de l'OSJD et de l'OTIF le 21 octobre 2016 à Varsovie. Ainsi, la version 2015 de l'annexe 2 au SMGS serait toujours en vigueur pour les transports ferroviaires, tandis que la version 2017 de l'ADR s'appliquerait pour les transports routiers dans les États parties au SMGS également parties à l'ADR. Il en résulterait de grandes difficultés pour les transports multimodaux, en particulier pour le transport des marchandises dangereuses introduites dans la réglementation en 2017.

Une possible solution avancée pour remédier à cette situation fâcheuse



Terminal de conteneurs au port d'Hambourg

serait de remplacer la session du groupe de travail temporaire de l'OSJD sur l'annexe 2 au SMGS de février 2017 par une réunion du groupe d'experts sur l'annexe 2 au SMGS, suivie d'une session de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD. La Commission de l'OSJD pourrait y revoir sa décision sur l'adoption des modifications 2017 à l'annexe 2 au SMGS, afin de garantir que les modifications entrent bien en vigueur au 1^{er} juillet 2017.

Informations de l'ERA

Lignes directrices pour l'utilisation des détecteurs de déraillement

Le groupe de travail « Détection de déraillements » a produit en sa dernière session (Berne, 19 et 20 avril 2016) un rapport final pour le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, dans lequel l'ERA était priée de publier dès que possible des lignes directrices ou guides de bonne pratique pouvant aider les acteurs ferroviaires à gérer les détecteurs de déraillement jusqu'à ce que de nouvelles spécifications techniques soient disponibles.

Présentant ses lignes directrices au groupe de travail, l'ERA a insisté sur l'urgence qu'elles revêtent dans la mesure où la mise au point, l'adoption et l'entrée en vigueur d'une STI correspondante demanderait un certain temps. Les participants, qui y ont vu matière à amélioration, ont été priés de transmettre leurs commentaires à l'ERA.

Divers

Déraillement d'un train de marchandises à Dailpens, en Suisse

Le 25 avril 2015, un train de marchandises dont 14 des 22 wagons étaient chargés de marchandises dangereuses a déraillé à Dailpens en Suisse. Cinq de ces wagons sont sortis des rails, se sont renversés et ont été endommagés, deux wagons-citernes laissant échapper leur cargaison (acide sulfurique et soude caustique) aux abords de la voie. Le déraillement a été directement causé par la perte d'une boîte d'essieu sur l'un des wagons qui se sont ensuite renversés.

Dans son rapport d'enquête, le Service suisse d'enquête de sécurité a formulé plusieurs recommandations de sécurité dont la plupart devraient faire l'objet de discussions dans les organes compétents pour la technique ferroviaire.

À la demande de la Suisse, le groupe de travail permanent s'est penché sur l'une de ces recommandations, qui attribue au gestionnaire d'infra-

structure la responsabilité d'évaluer sur son réseau la présence en bord de voie d'éléments saillants (dans ce cas de rails-repères) pouvant endommager les citernes en cas d'accident, et au besoin de les éliminer. Le groupe de travail permanent s'est prononcé contre un ajout dans les obligations du gestionnaire d'infrastructure listées au 1.4.3.6 du RID car il a estimé ne pas être l'organe compétent pour cette question. Comme l'a souligné l'ERA, la législation européenne prévoit qu'en cas de problèmes liés à l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure doit procéder à une analyse des risques. Lui seul peut ensuite décider des mesures éventuellement nécessaires sur la base des conclusions de cette analyse.

Accident ferroviaire à Tilbourg, aux Pays-Bas

Le 6 mars 2015 s'est produit à Tilbourg aux Pays-Bas un accident ferroviaire lors duquel un train de voyageurs a grillé un signal d'arrêt et a



embouti le dernier wagon-citerne chargé de marchandises dangereuses d'un train de marchandises en stationnement. Non équipé de dispositifs anti-chevauchement des tampons ou visant à limiter les dommages en cas de chevauchement, le wagon-citerne a été endommagé et a laissé échapper des matières dangereuses (butadiène de numéro ONU 1010).

Les représentants des Pays-Bas ont informé le groupe de travail permanent des recommandations émises par la commission néerlandaise pour la sécurité comme suite à l'enquête

sur l'accident. Celles-ci portent entre autres sur l'extension du champ d'application de la disposition spéciale TE 25 (mesures pour éviter le chevauchement et limiter les dommages lors de chevauchement des tampons) à tous les wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses et réclament que le dernier wagon d'un train de marchandises ne puisse contenir de marchandises dangereuses.

Le groupe de travail permanent a attiré l'attention sur les répercussions négatives des mesures proposées. Les mesures anti-chevauchement des tampons auraient inévitablement pour conséquence soit des quantités plus faibles de marchandises dangereuses transportées par wagon, soit des trains plus longs. Les coûts et le désavantage économique du rail sur la route s'en trouveraient alors accrus. La mise en œuvre de la mesure proposée sur la composition des trains impliquerait une multiplication des manœuvres et, par suite, un accroissement des risques potentiels.

Comme cela a été rappelé, le groupe de travail permanent s'était déjà penché sur les risques liés à la composition des trains, comme suite à l'accident du 11 mai 2012 à Godinne en Belgique. Dans le rapport d'enquête sur cet accident, le gestionnaire d'infrastructure belge avait étudié les statistiques disponibles et estimé que des mesures sur la composition des trains ne seraient pas adéquates.

Dans le cadre du suivi des mesures recommandées par son autorité de sécurité, la délégation néerlandaise a été priée de considérer leur rentabi-

lité, les risques supplémentaires et les discussions déjà menées à ce sujet par la Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent.

Transports de chlore en Suisse

N'étant plus produit en Suisse, le chlore doit être importé. Les gros consommateurs en Valais se procurent actuellement la plus grande partie de leur chlore en France (région de Lyon et de Grenoble), et l'acheminement par le rail le long des rives du Léman.

La Suisse a souligné qu'en raison de la densité démographique et urbaine des secteurs traversés, les risques augmenteraient excessivement à l'avenir si les mesures de sécurité appropriées n'étaient pas prises. C'est la raison pour laquelle un groupe de travail national s'est fixé dans une déclaration conjointe des objectifs clairs pour la réduction des risques et y a défini un train de mesures en conséquence dont entre autres :

- l'approvisionnement en chlore en Italie et non plus en France afin de raccourcir les trajets et d'éviter les agglomérations ;
- des exigences minimales pour les wagons-citernes qui sont parfois plus poussées que le RID et s'appliquent en complément ;
- le transport de chlore en trains complets (trains spéciaux courts, chargés uniquement de chlore) ;
- la réduction formelle de la vitesse à 40 km/h pour les trains complets de chlore ;
- l'élimination par le gestionnaire d'infrastructure des éléments

saillants (p. ex. rails-repères ; voir plus haut) situés en bord de voie.

Les participants au groupe de travail permanent ont remis en question la compatibilité internationale de ces mesures, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité, mais la Suisse leur a assuré qu'au vu de l'évaluation actuelle des risques, les transports transitant par la Suisse n'étaient pas concernés par ces mesures, qui ne sont de surcroît obligatoires que pour les signataires de la Déclaration conjointe. Si la nécessité des mesures devait être globalement reconnue pour les transports internationaux de chlore, la Suisse soumettrait au groupe de travail permanent des propositions en conséquence.

Départs

Messieurs Stanislav Hájek (République tchèque), Steen Riis Thomsen (Danemark) et Bo Zetterström (Suède) prennent leur retraite et ont été salués pour leurs longues années de participation active aux travaux du groupe de travail permanent et à ceux de la Commission d'experts du RID.

Prochaine session

La 8^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu la semaine du 20 au 24 novembre 2017 aux Pays-Bas.

Katarina Guricová

50^e SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU (GENÈVE, 28 NOVEMBRE - 6 DÉCEMBRE 2016)

La 50^e session du Sous-comité d'experts de l'ONU fut la dernière session de la période biennale 2015/2016 dont les décisions ont servi 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, ces décisions seront également reprises dans les éditions 2019 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

Du 28 novembre au 6 décembre 2016 a eu lieu la 50^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, présidée par Duane Pfund (États-Unis d'Amérique), à laquelle 22 États disposant du droit de vote, 2 États observateurs, 6 organisations gouvernementales et 34 organisations non gouvernementales ont participé. Dans la mesure où toutes les décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU ont des répercussions sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses des différents modes de transport, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y était elle aussi représentée.

Problèmes de classification

Nouveaux critères de classification pour la classe 8

Se penchant une nouvelle fois sur les nouveaux critères de classification pour les matières corrosives de la classe 8, le Sous-comité d'experts de l'ONU a répondu aux questions restées en suspens lors de sa précédente session (voir également Bulletin 4/2016, p. 9). Des exemples de calcul ont ainsi été introduits pour le classement dans un groupe d'emballage basé sur une méthode de calcul.

En ce qui concerne le renvoi à l'édition 2015 des lignes directrices n^{os} 404, 430, 431 et 435 de l'OCDE dans le nouveau point 2.2.8.3.2, le Sous-comité d'experts de l'ONU a considéré que dans la pratique, les principes établis

par l'OCDE devaient être conservés pour les cas de classification ayant précédé l'entrée en vigueur des nouvelles prescriptions. Selon ces principes, les résultats d'essais réalisés conformément à une ligne directrice supprimée ou à une ancienne version d'une ligne directrice révisée restent valables du moment que l'essai a commencé avant la date de suppression de la ligne directrice ou de l'entrée en vigueur d'une nouvelle version. Toute suppression prend effet 18 mois après la décision du Conseil de l'OCDE.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a rappelé que les critères de classification révisés pour la classe 8 permettaient une harmonisation très poussée avec les prescriptions du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) dans les transports.

Marchandises dangereuses dans les machines, appareils ou objets

Depuis 2013, le Sous-comité d'experts de l'ONU examine à la demande du Royaume-Uni la question des marchandises dangereuses dans les machines, appareils ou objets. Le point de départ des discussions a été le constat que de plus en plus de marchandises dangereuses étaient transportées sous le numéro ONU 3363 (Marchandises dangereuses contenues dans des machines ou marchandises dangereuses contenues dans des appareils), lequel est exempté des prescriptions pour les marchandises dangereuses en transport terrestre européen. Par le passé, les autorités compétentes ont égale-

Cette 50^e session a non seulement vu l'adoption de nouvelles modifications, mais également le réexamen des modifications du Règlement type de l'ONU votées au cours des trois dernières sessions du Sous-comité d'experts de l'ONU, afin qu'elles puissent être soumises pour décision finale au Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) de l'ONU à sa session du 9 décembre 2016 à Genève.

Les discussions ont principalement porté sur les critères de classification pour les matières corrosives, sur l'introduction de nouvelles prescriptions pour le transport d'objets contenant des marchandises dangereuses ainsi que sur le transport de piles et batteries au lithium, comme lors du précédent cycle biennal.

ment reçu de nombreuses demandes d'exemption pour divers objets contenant les marchandises dangereuses les plus variées en différentes quantités. Dans la plupart des cas, ces machines, appareils ou objets ont été associés au numéro ONU 3363 ou à une rubrique correspondant à la marchandise dangereuse contenue. Cependant, en vertu de la disposition spéciale 301 du Règlement type de l'ONU, le numéro ONU 3363 ne pou-

vaît être utilisé que lorsque la quantité de matière dangereuse contenue ne dépassait pas les limites autorisées pour les quantités limitées. Il n'était pas non plus toujours possible de classer l'objet dans une rubrique appropriée ou de l'emballer selon les prescriptions d'emballage prévues pour la rubrique.

L'attribution de ce numéro ONU 3363 a par ailleurs souvent été matière à controverse dans la mesure où les limitations applicables n'étaient pas respectées. Un classement dans la rubrique correspondant à la matière dangereuse contenue dans l'objet n'était généralement pas envisagé car le transport comme objet semblait aller de soi. De plus, il s'agissait dans de nombreux cas de machines ou d'appareils volumineux et chers qui ne devaient être envoyés qu'une seule fois. La rubrique 3363 était ainsi devenue une rubrique fourre-tout pour les objets difficiles à classer.

Après de longues discussions ces quatre dernières années, le Sous-comité d'experts de l'ONU est maintenant convenu de réserver le numéro ONU 3363 aux seuls objets contenant des marchandises dangereuses dans les limites autorisées pour les quantités limitées dans le tableau A, colonne (7a), du chapitre 3.2. Il a également décidé d'introduire 12 nouveaux numéros ONU pour les objets contenant des matières dangereuses des différentes classes de marchandises dangereuses. Ces nouveaux numéros ne peuvent être utilisés ni pour les objets pour lesquels une désignation officielle de transport plus exacte existe déjà, ni pour les objets contenant des matières des classes 1, 6.2 et 7.



Réservoir à gaz intégré dans une voiture

Les objets contenant des gaz toxiques de la classe 2, des marchandises dangereuses des classes 4.2, 4.3, 5.1 et 5.2 ou des matières de la classe 6.1 toxiques à l'inhalation et pour lesquelles il est nécessaire de recourir au groupe d'emballage I doivent être transportés conformément aux conditions autorisées par l'autorité compétente.

Introduites au chapitre 4.1 pour les emballages et grands emballages, de nouvelles instructions d'emballage autorisent par ailleurs également le transport sans emballage à certaines conditions. Les emballages et objets non emballés doivent être pourvus d'étiquettes de danger signalant les dangers présentés par les matières dangereuses contenues dans les objets. S'il y a lieu, la marque et l'étiquette de danger pour les piles et batteries au lithium doivent elles aussi être apposées.

Emballages

Transport de réservoirs à gaz destinés aux véhicules automobiles

Le nombre de véhicules automobiles utilisant des gaz inflammables a fortement augmenté ces dernières années. Par conséquent, des réservoirs à gaz avec différents degrés de remplissage doivent être transportés dans le cadre de travaux d'entretien et de maintenance, d'activités liées à l'assurance-qualité des véhicules et de leurs composants, ainsi qu'aux fins de leur élimination écologique (voir Bulletin 3/2015, p. 22).

Alors que pour les transports terrestres européens, la nouvelle disposition spéciale 660 régissant le transport des systèmes de confinement des gaz combustibles a été introduite dans l'édition 2013 du RID, de l'ADR et de l'ADN, ni le Règlement type de l'ONU, ni le Code IMDG, ni les Instructions techniques de l'OA-

CI ne prévoient encore de transport réglementaire et conforme au droit de ces systèmes.

Afin de permettre ces transports à l'échelle mondiale, le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une disposition spéciale basée sur la disposition spéciale 660 du RID et de l'ADR. Cette nouvelle disposition renvoie non seulement à des règlements de la CEE-ONU mais aussi à des normes ISO. À la différence du RID et de l'ADR, elle n'inclut pas à l'heure actuelle les systèmes de confinement pour gaz naturel liquéfié (GNL) car l'isolation des réservoirs à GNL pourrait ne pas suffire pour assurer la sécurité du transport, en particulier pour les longs transports maritimes.

Contenance maximale autorisée pour les emballages composites

Dans l'instruction d'emballage P 001, la contenance maximale autorisée des fûts en plastique (1H1) pour le groupe d'emballage I est limitée à 250 litres. Il en va de même pour les emballages composites constitués d'un récipient en plastique avec fût extérieur en acier ou en aluminium (6HA1, 6HB1). En revanche, la contenance des emballages composites constitués d'un récipient en plastique avec fût extérieur en plastique (6HH1) est quant à elle limitée à 120 litres.

Cette incohérence n'a probablement pas été découverte plus tôt parce que les emballages composites 6HH1 de contenance supérieure à 120 litres, sensiblement plus cher que les fûts normaux en plastique, ne présentaient jusqu'ici aucun intérêt économique. Or, il existe maintenant une demande, en particulier pour l'emballage de matières très pures du groupe d'emballage I.

Dans la mesure où un procès-verbal d'épreuve a pu prouver que les emballages composites 6HH1 d'une contenance de 250 litres répondaient aux exigences de type pour le groupe d'emballage I, le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé l'augmentation de la contenance maximale autorisée.

Instructions d'emballage P 902 et LP 902

L'instruction d'emballage P 902 s'applique au numéro ONU 3268 « Dispositifs de sécurité à amorçage électrique », qui inclut entre autres les générateurs de gaz pour sac gonflable, les modules de sac gonflable et les rétracteurs de ceinture de sécurité. Aux termes de cette instruction, les objets peuvent aussi être transportés sans emballage dans des dispositifs de manutention spéciaux et des engins de transport spécialement aménagés, lorsqu'ils sont transportés du lieu de fabrication au lieu d'assemblage. Afin que les escales au sein de la chaîne de distribution soient également incluses, le Sous-comité a décidé d'adapter les dispositions sur le transport sans emballage des instructions d'emballage P 902 et LP 902.

Grands emballages pour les batteries au lithium produites en séries limitées ou les prototypes de batteries au lithium

La 19^e édition du Règlement type de l'ONU et les éditions 2017 du RID et de l'ADR ont vu l'introduction de l'instruction d'emballage P 910, qui s'applique aux séries de production composées d'au maximum 100 piles et batteries des numéros ONU 3090, 3091, 3480 et 3481 et aux prototypes de pré-production de piles et batteries de ces mêmes numéros.

Un grand nombre de batteries et d'équipements contenant des batteries sont cependant trop grand pour les emballages admis par l'instruction d'emballage P 910 et doivent donc à l'heure actuelle être transportés sans emballage dans les conditions autorisées par l'autorité compétente.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'introduire une instruction d'emballage pour les grands emballages inspirée du libellé de l'instruction P 910. Cette nouvelle instruction ne s'applique toutefois que lorsqu'il s'agit d'une seule batterie ou de piles et batteries contenues dans un seul équipement. Le paragraphe 3 de l'instruction d'emballage P 910 comporte déjà une

disposition sur le transport sans emballage, qui est applicable et n'a pas été répétée.

Comme cela a été rappelé pendant la session, le Sous-comité d'experts de l'ONU est déjà précédemment convenu que lorsqu'une instruction d'emballage admet le transport sans emballage, il n'y a pas de limites de masse. Ce principe doit néanmoins encore être introduit dans une future édition du Règlement type de l'ONU.

Piles et batteries au lithium endommagées ou défectueuses

Le transport de piles et batteries au lithium endommagées ou défectueuses est actuellement réglementé dans la disposition spéciale 376 et dans les instructions d'emballage P 908 et LP 904. Les piles et batteries susceptibles de réagir dangereusement dans les conditions normales de transport doivent être transportées suivant les conditions approuvées par les autorités compétentes.

L'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) a analysé les conditions fixées par les différentes autorités compétentes et constaté certaines similitudes permettant de formuler des instructions d'emballage standardisées. Au vu de l'essor fulgurant de la mobilité électrique et du besoin croissant de solutions pour les batteries endommagées par un accident, il est urgent de pouvoir utiliser des procédures normalisées pour le transport de piles et batteries endommagées afin de limiter les agréments individuels par les autorités compétentes à seulement quelques cas.

Des solutions de transport novatrices et pratiques applicables pour tous les types de batteries au lithium endommagées ou défectueuses pourraient à l'avenir être étudiées. Elles tiendraient compte des dommages réels avec l'application de mesures d'atténuation et/ou de prévention des dommages. La mise au point de tous les détails nécessaires à cet effet, comme par exemple la définition d'une procédure d'épreuve commune aux différents

types de piles et batteries, prendra cependant un certain temps.

Au terme de longues discussions, le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté une modification de la disposition spéciale 376 ainsi que l'introduction de deux nouvelles instructions d'emballages pour le transport de piles et batteries au lithium endommagées ou défectueuses susceptibles de se démonter rapidement, de réagir dangereusement ou de produire une flamme, un dangereux dégagement de chaleur ou une émission de gaz ou de vapeurs toxiques, corrosifs ou inflammables dans des conditions normales de transport. Les emballages pour ces piles et batteries doivent satisfaire à des exigences de performance supplémentaires, lesquelles doivent être évaluées au moyen d'une épreuve définie par l'autorité compétente, éventuellement sur la base de critères des instructions d'emballage.

Documentation

Procès-verbal d'épreuve pour les piles et batteries au lithium

Dans sa sous-section 38.3, le Manuel d'épreuves et de critères prévoit différentes épreuves pour le classement des piles au lithium des numéros ONU 3090, 3091, 3480 et 3481. Le Sous-comité d'experts de l'ONU a donc décidé d'exiger dans les prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses que les fabricants et fournisseurs de piles et batteries au lithium fournissent un procès-verbal d'épreuve. Celui-ci devra comporter les informations minimales requises par la sous-section 38.3 comme les coordonnées du fabricant, le nom du laboratoire d'épreuve, une description de la pile ou de la batterie et la liste des épreuves effectuées.

Prochaine session

La 51^e session aura lieu du 3 au 7 juillet 2017 à Genève et le Sous-comité commencera les travaux sur la 21^e édition révisée du Règlement type de l'ONU.

Jochen Conrad

VERS UN CONTRAT UNIFORME POUR LES SILLONS INTERNATIONAUX

Depuis leur élaboration en 1999, les Règles uniformes sur le contrat d'utilisation de l'infrastructure (RU CUI) ont anticipé le droit de l'Union européenne, avec une idée simple : un cadre uniforme pour les contrats d'allocation des sillons internationaux. Aujourd'hui, alors que le quatrième paquet ferroviaire a été voté et annonce la mise en œuvre d'un espace ferroviaire européen unique, la question reste plus que jamais d'actualité. Le Secrétaire général de l'OTIF et le Co-Président du *Joint Committee* du Contrat uniforme d'utilisation des wagons présentent ici une esquisse de solution contractuelle pour permettre au secteur d'organiser la gestion des sillons internationaux en capitalisant sur l'expérience réussie du CUU.

Depuis leur création, les RU CUI ont poursuivi un double objectif :

- définir un contrat d'utilisation des sillons internationaux ;
- créer un cadre de responsabilité uniforme.

Paradoxalement, le second objectif a rencontré un succès certain, sans que l'on puisse réellement définir juridiquement le sillon international. En effet, RailNetEurope (RNE) et le Comité international des transports ferroviaires (CIT) ont mis au point, avec le soutien de la Communauté européenne du rail (CER) et de l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (EIM), des Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-CG-I). Cet instrument contractuel permet aux acteurs de partager une vision commune du régime de responsabilité.

Par contre, la notion même de sillon international est restée floue. Ni la directive 2012/34/UE, ni le CUI lui-même n'en donnent une définition claire. De fait, l'ouverture des marchés ferroviaires a privilégié l'accès au marché intérieur par rapport à une régulation du trafic international. Le CUI a donc largement anticipé sur les besoins du secteur et les questions de l'accès aux sillons internationaux et de leur gestion ne se posent vraiment que depuis quelques années. Mais, l'avènement d'un espace européen du rail passe par une efficacité renforcée sur les longues distances. Dans le cadre européen, l'augmentation de la

part modale du fret ne peut ainsi se concevoir sans une véritable fluidité du trafic international et, en particulier, sans un mécanisme simple d'allocation des sillons.

Pour répondre à ce besoin, la révision des CUI menée par un groupe de travail du Secrétariat de l'OTIF en 2015 et 2016 a cherché à clarifier ce qu'est un sillon international. Il ne manque désormais au secteur qu'un instrument partagé pour leur gestion. Comment transposer l'expérience positive du Contrat uniforme d'utilisation des wagons à la gestion coordonnée des sillons internationaux, tel est l'enjeu de cet article.

La révision des RU CUI va créer un cadre de responsabilité bien défini pour les sillons internationaux

Les RU CUI actuelles ont un champ d'application ambigu. En effet, elles ne s'appliquent qu'aux transports ferroviaires internationaux, alors que c'est au niveau national que les capacités d'infrastructure sont attribuées. Il n'existe donc pas juridiquement de sillons internationaux. Il s'agissait dès lors de définir précisément le trafic international ferroviaire, de façon à pouvoir y appliquer des règles de responsabilité.

Le projet de texte résultant des travaux du groupe de travail définit ainsi le trafic international ferroviaire :

« Trafic international ferroviaire » désigne un trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international, ou de

plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés (article 3, lettre aa).

Ainsi, aux termes du projet d'article premier, les trois conditions suivantes devraient être remplies pour que les RU CUI s'appliquent :

- existence d'un contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire dans un État membre ;
- exécution de ce contrat dans le cadre d'un trafic international ferroviaire ;
- transport réalisé aux fins des RU CIV ou CIM.

Le Secrétariat de l'OTIF attend maintenant la confirmation des conclusions du groupe de travail par ses membres et pourra ensuite présenter son projet à la Commission de révision début 2018. Étant donné que la révision du champ d'application n'est en fait qu'une clarification, les RU CUI peuvent être mises en œuvre indépendamment de la date d'entrée en vigueur des modifications qui devront être adoptées par l'Assemblée générale.

Si le cadre européen a été important dans le cadre du processus de révision, la possibilité d'appliquer les CUI au-delà de l'UE devrait être également renforcée. Aujourd'hui 41 États membres de l'OTIF ont approuvées les RU CUI et pourront donc se saisir de la révision pour uniformiser leurs pratiques.

Un cadre contractuel global reste encore à définir pour l'attribution des sillons internationaux

La directive 2012/34/UE, se concentre sur les règles d'accès au marché ; en ce sens elle définit avec précision :

- les conditions d'ouverture des marchés ferroviaires ;
- des règles de tarification des infrastructures permettant d'assurer que cette ouverture soit effective.

La directive 2012/34/UE a également une vision large de l'infrastructure, puisqu'elle développe une vision permettant l'accès aux facilités essentielles qui permettent la mise en œuvre des services ferroviaires : les gares de voyageurs et de frets, les ateliers de maintenance, etc. De plus, de façon à mettre en place un espace ferroviaire européen, le cadre a été complété avec :

- des directives techniques (Interopérabilité 2008/57/CE et Sécurité 2004/49/CE) permettant de faire exister des trains réellement européens ;
- la définition par le règlement (UE) n° 913/2010 de neuf corridors de fret, sur lesquels des guichets uniques ont été mis en place.

Or, les directives doivent être transposées dans les législations nationales et débouchent donc sur des solutions qui peuvent être différentes, avec un manque d'harmonisation pour le trafic international, qui empêche de profiter des économies d'échelle que peut offrir un cadre unique. Le règlement européen sur les corridors, s'il est d'application directe, prévoit ainsi une coordination interne à chaque corridor, mais pas d'harmonisation globale.

Pour autant, rien n'empêche les acteurs de travailler à un cadre commun. L'initiative « Freight CEO initiative » dans le cadre de l'UIC et de la CER, comme l'initiative de l'ERFA « Boosting International Rail Freight » lors des Journées TEN-T en juin 2016, relèvent de cette logique, en identifiant douze points d'amélioration pour mieux intégrer le ré-

seau européen de fret. Certains points évoqués par l'ERFA – comme les plans d'investissement et la généralisation d'indicateurs de qualité – sont en dehors du cadre de la présente note ; l'initiative montre a contrario que le cadre législatif n'empêche pas le secteur de s'organiser.

L'expérience du CUU : une autorégulation basée sur les CUV

La réforme des marchés ferroviaires a laissé le secteur orphelin de la réglementation intégrée de l'usage des wagons dont il s'était doté pendant la période des monopoles. Le RIV, porté par l'UIC, étant devenu incompatible avec le nouvel état du droit, il était nécessaire de refonder le secteur du fret international au moment de l'ouverture des marchés, puisque le droit européen avait laissé ouverte la question de la gestion coordonnée des parcs de wagons.

L'Union européenne n'avait pas entendu régler dans le détail la question de l'après RIV. Le secteur s'est donc saisi de cette liberté contractuelle que lui laissait le droit public de l'Union. L'existence des RU CUV a permis de partir d'une base solide en droit international pour la définition des responsabilités des acteurs.

Sur cette base, les rédacteurs du CUU ont mis en place un contrat multilatéral qui énonce les droits et obligations mutuels des détenteurs de wagons et des entreprises ferroviaires en Europe et au-delà, ceci de manière uniforme, sur la base de la simple adhésion. Le succès de ce cadre depuis 2006 ne

se dément pas, il réussit d'ailleurs à intégrer les évolutions successives du droit européen comme la création des entités chargées de l'entretien.

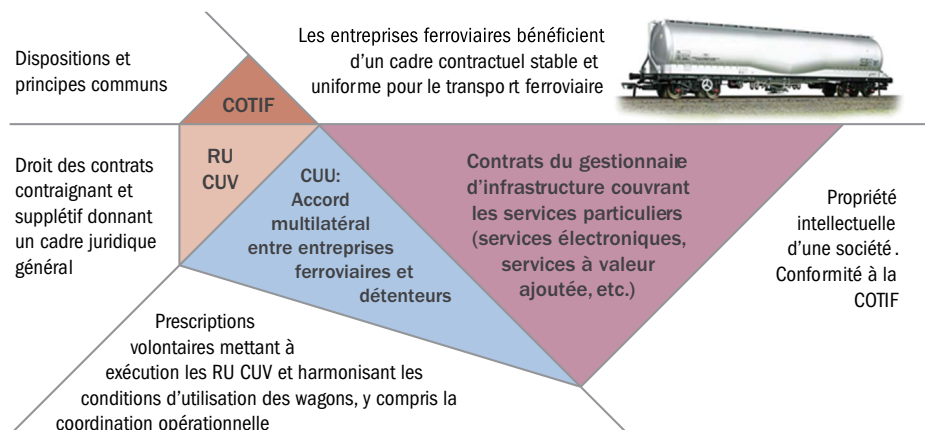
Le CUU traite ainsi non seulement les questions de responsabilité, qui sont le cœur des RU CUV, mais aussi l'ensemble des questions techniques et opérationnelles du monde complexe des wagons comme :

- la mise en œuvre pratique de l'utilisation des wagons, des conditions de traitement des avaries survenues sous garde de l'entreprise ferroviaire et de leur remise en état de circulation ;
- les échanges d'informations entre entreprises ferroviaires utilisatrices et détenteurs
- la mise en œuvre du marquage ;
- les procédures de remise et d'acceptation des véhicules par/entre les entreprises ferroviaires.

En ce sens, le CUU constitue au niveau contractuel un « écosystème » complet pour l'utilisation des wagons en trafic international, comme le montre la figure 1.

La régulation du secteur des wagons ne se fait ainsi pas au niveau du seul CUU. Il est bien évident qu'un cadre général de droit public s'applique au secteur, que ce soit pour le droit technique avec les différentes procédures d'admission techniques ou pour les échanges d'information avec la STI ATF. L'objet du CUU n'est pas de créer des règles nouvelles mais de rendre applicable au moindre coût, de manière coordonnée et uniforme les règles existantes pour l'ensemble des acteurs.

Figure 1 : Fonctionnement du CUU



La dynamique du CUU pourrait être une expérience à transposer pour la gestion des sillons internationaux

La priorité donnée à l'accès au marché intérieur dans la directive 2012/34/UE empêche encore de distinguer un cadre commun pour la gestion des sillons pour les trains internationaux. De fait, la mise en concurrence des services de fret et de voyageurs ne supprime pas la nécessité de définir un cadre uniforme. Ce dernier est par nature plus complexe pour le rail que pour la route. En effet, le chemin de fer est un réseau intégré dont les modalités de gestion nécessitent un haut degré d'intégration. Il n'est que de voir la complexité des documents de référence du réseau de chaque gestionnaire d'infrastructure.

Les procédures d'allocation des sillons sont réglées dans la plupart des pays membres de l'UE dans le cadre du droit national. La directive 2012/34/UE énonce ainsi seulement des obligations de coopération qui se limitent aux gestionnaires d'infrastructure (pour exemple article 37 pour la tarification et article 40 pour la répartition de sillons). Cette répartition des rôles est normale dans un instrument qui se préoccupe avant tout de l'ouverture des marchés ferroviaires.

Or, les CUI prévoient dans leur article 5 que les relations entre le gestionnaire et le transporteur sont réglées dans un contrat d'utilisation qui définit les détails nécessaires pour déterminer les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation⁶. Ce contrat doit être conclu conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel se trouve l'infrastructure.

Il serait cependant possible de chercher, comme l'a fait le CUU, des conditions-cadres pour simplifier le fardeau administratif pour le transport international. En effet, les conditions d'application du droit européen peuvent faire l'objet d'une position commune quant à leur mise en œuvre, y compris entre des

acteurs sur un marché en concurrence comme le sont les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Les voies de progrès pour construire un contrat multilatéral

La révision des CUI offre désormais la base nécessaire en droit international public pour construire un contrat multilatéral s'inspirant du CUU. La difficulté est ici plus grande puisqu'il n'est pas possible de s'appuyer sur une réglementation préexistante comme le RIV. Il sera donc nécessaire de réunir les acteurs concernés afin de faire émerger les points de convergences nécessaires. Les sujets pouvant faire l'objet d'un tel contrat multilatéral sont, sans prétendre à l'exhaustivité, les suivants :

- les conditions-cadres de responsabilité des EF, d'une part, et GI, d'autre part, en s'appuyant sur les E-CG-I ;
- la coordination de la gestion opérationnelle ;
- la mise en place d'un système d'information partagé qui pourrait être basé sur une numérotation commune pour les trains internationaux ;
- la définition de procédures d'allocation uniforme identifiant précisément les sillons internationaux en tant que tels, au moins pour les corridors ;
- la prise en compte des triages pour le fret ;
- la question de l'allocation des sillons

de dernière minute.

La figure 2 explicite l'articulation possible d'un tel instrument.

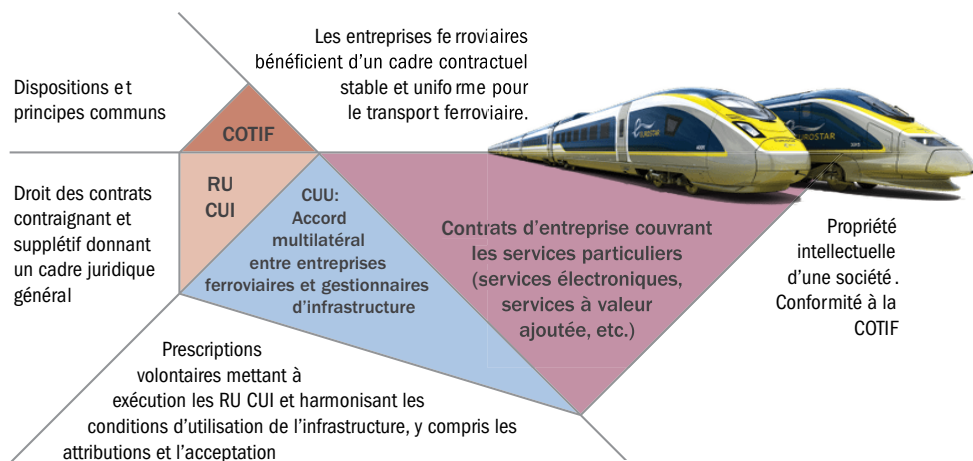
Le CUU est aujourd'hui géré par l'UIC, l'ERFA et l'UIP. Il semblerait logique d'impliquer à minima pour ce nouveau projet RNE, la CER, l'UIC et l'ERFA. Il serait également pertinent que l'EIM et le CIT apportent leur éclairage. Deux conditions sont cependant nécessaires pour le succès de la démarche :

- l'ancrage dans un instrument de droit international, les CUI révisées pouvant remplir cette fonction ;
- la prise en compte de la question du droit de la concurrence qui est centrale dans la création d'un instrument multilatéral sur un sujet aussi sensible.

Pour ces deux raisons, l'OTIF pourrait être un forum légitime pour discuter de la mise en place d'une équipe de projet pour préfigurer ce que pourrait être un « CUU des sillons ». En effet, elle offre une garantie de neutralité et de non-discrimination. Le Secrétariat de l'OTIF pourrait ainsi porter un séminaire de réflexion sur ce sujet, co-organisé avec les parties prenantes volontaires, en apportant son expertise juridique et sa neutralité.

Nicolas Czernecki
François Davenne

Figure 2: Cadre possible pour un contrat harmonisé d'utilisation de l'infrastructure



⁶ Cette liberté contractuelle est cependant limitée par les obligations de droit public qui pèsent sur les gestionnaires, du fait de la diversité des solutions choisies pour mettre en œuvre les dispositions du droit européen par les États.

LA FACILITATION DU FRANCHISSEMENT DES FRONTIÈRES POUR LES VOYAGEURS : UNE NOUVELLE APPROCHE

États, organisations internationales régionales et organisations intergouvernementales œuvrant dans le domaine du transport ferroviaire discutent depuis plus de dix ans de la nécessité de faciliter les procédures de franchissement des frontières pour les voyageurs en trafic ferroviaire international et des mesures requises à cet effet. Il s'agit d'une tâche transversale pour l'ensemble de la communauté internationale, qui nécessite de trouver un bon équilibre entre liberté de circulation individuelle, intérêt public et fluidité du transport international. Eu égard à l'importance de cette question complexe et aux difficultés à trouver un accord, le Secrétariat de l'OTIF propose d'envisager une nouvelle approche, celle du droit souple.

L'OTIF et les évolutions historiques de la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs

L'objectif de l'OTIF est de promouvoir, d'améliorer et de faciliter à tous les égards le trafic international ferroviaire, et ce notamment en contribuant à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire en tenant compte des intérêts publics particuliers et pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des États (article 2, § 1, COTIF).

L'Office central des transports internationaux par chemin de fer (OCTI), prédécesseur de l'OTIF, offrait déjà son assistance et son expertise pour la mise au point d'autres instruments internationaux portant sur divers aspects du trafic ferroviaire international, dont la facilitation du franchissement des frontières pour les marchandises, les voyageurs et les bagages. Ainsi, des articles sur la question paraissaient déjà en 1951 et 1952 dans le Bulletin des transports internationaux ferroviaires, publié par l'OCTI depuis 1893.

Adoptée le 10 janvier 1952, la Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1953. À ce jour, seuls 10 États sont parties à cet instrument international dont l'UIC est à l'initiative : l'Albanie, l'Autriche, la Belgique,

la France, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal et la Suisse. Dans la pratique, les contrôles aux frontières n'existent pas entre la plupart de ces États, ou sont très restreints.

À sa 66^e session en 2004, le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU a soutenu la création d'un groupe de travail international composé de représentants des pays membres et organisations internationales intéressés et chargé d'examiner en détail toutes les questions pertinentes sur le franchissement des frontières. Dans le but de disposer d'un instrument international de facilitation du trafic international largement appliqué, les discussions et délibérations ont depuis lors porté sur la question de savoir s'il fallait modifier la convention de 1952 ou adopter une nouvelle convention sur le sujet. Le Secrétariat de l'OTIF a participé à ces discussions mais avec un degré d'implication différent. Par exemple, en 2007, l'OTIF et l'OSJD ont conjointement soumis un projet de nouvelle convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée.

Aujourd'hui, après dix années de discussions, il n'y a toujours aucun résultat concret. Les discussions actuelles s'appuient sur le premier nouveau projet de convention soumis par l'OSJD en août 2015. La version la plus récente du projet a été transmise au Groupe de travail des transports par

chemin de fer de la CEE-ONU (document ECE/TRANS/SC.2/2016/3) par la Fédération de Russie et l'OSJD le 21 octobre 2016. C'est sur la base de ce projet que le Secrétariat de l'OTIF soumettra ses observations et propositions.

Projet de convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international

L'objectif du projet de convention apparaît dans son préambule : il est de faciliter et d'accélérer le franchissement des frontières dans le cadre du trafic ferroviaire international de voyageurs, de leurs bagages et de bagages non accompagnés. Une question fondamentale se pose néanmoins : l'instrument international proposé, sous cette forme, est-il adapté pour atteindre l'objectif recherché par les États ? Pour y répondre, il faut analyser la teneur du projet.

Aux termes du projet, les États et les organisations régionales d'intégration économique peuvent devenir parties à la Convention.

Le champ d'application tel qu'il est défini à l'article 2 vise à encadrer la coopération en termes juridiques et définit simplement un éventail d'actions possibles plutôt que d'énoncer des règles contraignantes particulières :

- a) organiser la coopération entre les parties et coordonner les activités des autorités chargées des contrôles administratifs aux fins de la facilitation du franchissement des frontières dans le transport ferroviaire international ;
- b) définir un ensemble de mesures permettant de convenir des conditions dans lesquelles sont menés les contrôles administratifs et d'harmoniser les prescriptions relatives au traitement des documents utilisés dans le cadre desdits contrôles et aux modalités des contrôles ;
- c) accroître l'efficacité des postes frontières ferroviaires et réduire le temps nécessaire pour mener à bien les contrôles administratifs lors du franchissement des frontières ;
- d) organiser la coordination entre les représentants des autorités de surveillance des frontières, des autorités douanières et des autres autorités chargées des contrôles administratifs et les représentants des transporteurs des différentes parties.

L'article 3 prévoit que les dispositions de la Convention ne font pas obstacle à la conclusion d'accords bilatéraux dans le but de réaliser les objectifs de la Convention et de mettre au point des mécanismes pour son application. En fait, la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux n'est pas une simple possibilité mais une condition indispensable à la bonne mise en œuvre du projet de convention, comme le montre entre autres les dispositions suivantes :

- « Les autorités [...] chargées des contrôles administratifs mènent des actions **coordonnées** afin de contrôler les documents de voyage des voyageurs, ainsi que leurs bagages à main, leurs bagages et les bagages non accompagnés. » (article 6, § 1) ;
- « Les points de contrôle, les méthodes employées, les types de contrôle, les procédures suivies, les délais applicables et les données relatives aux voyageurs à communiquer aux autorités de contrôle sont définis par la législation des Parties **et dans des accords bilatéraux ou multilatéraux.** » (article 6, § 2) ;
- « Les Parties **peuvent convenir** entre elles que les trains internationaux de voyageurs circuleront sans s'arrêter aux postes frontières ferroviaires [...]. » (article 6, § 3) ;
- « Les Parties **peuvent convenir** entre elles, par des accords particuliers, que les trains de voyageurs se rendant d'un point à un autre du territoire d'une Partie en transitant par le territoire de l'autre Partie circuleront sans s'arrêter et sans que les contrôles de police aux frontières, douaniers et autres prévus par la législation des Parties soient effectués. » (article 6, § 4) ;
- « Les Parties **doivent convenir**, dans des accords bilatéraux ou multilatéraux distincts, du lieu (des lieux) où sont effectués les contrôles administratifs. Avec l'accord des Parties, les contrôles administratifs peuvent être effectués conjointement par les autorités de contrôle des Parties concernées. » (article 14, § 1 et 2).
- etc.

Les termes utilisés dans la convention, comme notamment le verbe « s'efforcer », indiquent que les dispositions du projet de convention sont en grande partie non contraignantes. L'effet juridique de telles dispositions est « souple » : elles ne définissent pas de droits et obligations particuliers mais imposent de « s'efforcer » à agir.

En ce qui concerne les différents contrôles administratifs et les lieux et méthodes possibles pour leur réalisation, le projet de convention définit simplement des types ainsi que l'éventail des mesures possibles et leur exécution. La conséquence en est de toute évidence que les différents

contrôles administratifs seront définis exclusivement par les États ou organisations régionales auxquelles ils ont transféré leur compétence en la matière. Les modalités particulières de leur mise en œuvre dépendront de plus d'un ensemble de facteurs géographiques, technologiques et financiers. Par conséquent, il semble difficile d'accorder une priorité « politique » à certains modes d'exécution des contrôles administratifs pour le franchissement des frontières.

Seules quelques-unes des dispositions de la convention définissent des obligations particulières, ce qui n'empêche pas que certaines sont sujettes à controverse. Ainsi, l'article 7, § 2, prévoit par exemple que « les gestionnaires d'infrastructure informent en temps utile les autorités chargées des contrôles administratifs des horaires des trains et de tout changement d'horaire, de la composition des trains internationaux de voyageurs, ainsi que de leur annulation éventuelle et (ou) de leur destination ». Or la gestion du trafic ferroviaire et des capacités d'infrastructure ne relève pas du champ d'application défini du projet de convention. La question se pose alors de savoir si la notification aux autorités ne devrait pas être transmises par les entreprises ferroviaires qui organisent et exécutent le transport international de voyageurs. Par ailleurs, il faudrait clairement définir les informations nécessaires aux autorités et les exigences vis-à-vis de la teneur de ces informations, qui sont les seules à devoir être transmises, de manière sécurisée et adéquate. L'effet juridique de cette disposition est donc incertain.

L'article 9 et l'article 10, § 2, traitent des autorisations de franchissement des frontières et des exemptions des formalités de passeport et de visa pour les employés habilités des autorités chargées des contrôles administratifs. Toutefois, il n'est pas certain qu'une telle règle générale puisse être établie sans être sujette à des conditions particulières convenues entre États voisins.

Compte tenu de tous ces éléments, il apparaît que dans la plupart des cas, les dispositions visent à encadrer la coopération en définissant un ensemble de mesures facultatives sans créer de droits et obligations précis des parties. Par conséquent, la convention n'aura par d'effet juridique direct et immédiat mais servira seulement de base (de ligne directrice) pour des accords bilatéraux et mesures juridiques particuliers. En d'autres termes, d'autres actes juridiques mettant à exécution ces dispositions sont nécessaires pour atteindre l'objectif de la convention.

Ainsi, le texte du projet de convention peut dans une certaine mesure servir de base précieuse pour des accords bilatéraux contraignants et pourrait constituer pour les parties un guide souple et faisant autorité en termes de mesures particulières à prendre pour la facilitation du franchissement des frontières.

Une nouvelle approche : le « droit souple »

Le projet de convention formule une gamme de principes très généraux et de possibles mesures à prendre et non pas des règles obligatoires et inflexibles.

Au vu de l'analyse ci-dessus, la question du choix d'une forme juridique appropriée se pose : droit inflexible (traité contraignant) ou droit souple (instrument non contraignant) ? Le choix de la forme devrait reposer sur la teneur de la réglementation proposée, mais les questions de procédure pour l'adoption et l'entrée en vigueur devraient elles aussi entrer en ligne de compte. En effet, de nombreux traités ne sont jamais entrés en vigueur alors que le nombre de ratifications requises était très

restreint, à l'instar de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) de 1989, de la Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voitures SMGS de 2006 ou encore de la Convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement du Conseil de l'Europe de 1993.

Poursuivant l'objectif général de faciliter le trafic ferroviaire international, le Secrétariat de l'OTIF proposerait de considérer l'approche du « droit souple », en raison des précieuses mesures directrices prévues par le projet de convention.

Qu'est-ce que le droit souple ? Ce concept comporte quatre grands principes. Premièrement, le droit souple exprime généralement une attente commune quant à la conduite de relations internationales, dans la mesure où il apparaît souvent dans le cadre d'organisations internationales. Deuxièmement, le droit souple est créé par des sujets de droit international. Troisièmement, les règles de droit souple ne sont pas passées par toutes les étapes des procédures prescrites pour la création de lois internationales. Elles ne proviennent pas d'une source législative officielle et sont donc dépourvues d'effet contraignant. Quatrièmement, le droit souple, bien qu'il ne soit pas juridiquement contraignant, est caractérisé par sa proximité avec la loi et surtout par sa capacité à produire certains effets juridiques.⁷

Ces dernières années, le droit souple a commencé à jouer un rôle de plus

en plus important dans les relations internationales.⁸ Sa valeur comme élément de l'activité législative internationale est en outre largement reconnue aujourd'hui et son influence est manifeste dans l'ensemble du droit international.⁹ Les résolutions, recommandations, déclarations, codes de conduite ou lignes directrices publiés par des organisations intergouvernementales (ONU, OCDE, OMD, etc.) sont autant d'exemples de droit souple.

L'un des exemples les plus récents et les plus pertinents est la déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique (E/ESCAP/MCT(3)/11) adoptée par les ministres des transports et les représentants des membres et membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU) réunis à Moscou du 5 au 9 décembre 2016 pour la Conférence ministérielle sur les transports. Comme suite à cette déclaration, l'Accord type sous-régional sur la facilitation des transports a été adopté. Destiné à servir de cadre commun aux accords sous-régionaux sur la facilitation des transports routiers, il peut être utilisé tant pour rédiger et discuter de nouveaux accords sous-régionaux que pour modifier des accords existants.

Compte tenu de la teneur non contraignante du projet de convention et des possibles difficultés d'adoption et de mise en œuvre, considérer l'approche comme droit souple pourrait favoriser l'adoption en temps utile des règles ou lignes directrices prévues dans le projet et permettrait la mise en place immédiate d'un instrument international flexible pour guider les États.

Aleksandr Kuzmenko

⁷ D. Thürer, « Soft Law », *Encyclopaedia of Public International Law*, volume IV, R. Bernhardt (éd.), 2000, p. 454.

⁸ D. Thürer, « Soft Law », *Encyclopaedia of Public International Law*, volume IV, R. Bernhardt (éd.), 2000, p. 460.

⁹ A. E. Boyle, « Some Reflections on the Relationship of Treaties and Soft Law », *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 48, 1999, p. 901 et suiv.

COMPÉTENCE JUDICIAIRE – ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION DU 29 NOVEMBRE 2016 (N^o 14-20172)¹⁰

Le 23 juin 2011, l'Union européenne et l'OTIF concluaient un accord qui venait préciser les modalités d'application du droit de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et du droit de l'UE en matière ferroviaire. La haute juridiction française vient de rendre un arrêt qui confirme une interprétation singulière de l'article 2 de cet accord.

Dans le Bulletin 1/2015 (p. 21 24), l'un de nos articles traitait de l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 6 mars 2014 dans l'instance précédente de la même affaire.

Résumé

L'objet du litige devant les tribunaux français était une indemnisation pour des dommages survenus pendant le transport ferroviaire international de marchandises (véhicules neufs) de la Roumanie vers la France. Ces dommages ont été causés par le déraillement du train sur le territoire national autrichien. Assigné en garantie, le gestionnaire d'infrastructure autrichien, ÖBB Infrastruktur, a rejeté la compétence des juridictions françaises en renvoyant aux articles 46 et 51, § 4, ainsi qu'à l'article 51, § 6 des CIM. Les articles 46 et 51, § 4 des CIM comportent des règles particulières sur le for juridique, alors que l'article 51, § 6 des CIM interdit l'introduction de recours dans une instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport. Se référant au règlement CE et à l'article 2 de l'accord d'adhésion de l'UE à la COTIF, la Cour d'appel de Paris a confirmé la compétence des tribunaux français et ÖBB Infrastruktur s'est alors pourvue en cassation, tout comme les sociétés ÖBB Produktion et Rail Cargo Austria. Tous les pourvois ont été rejetés par la Cour de cassation.

Extrait des motifs de décision de la Cour de cassation

« Mais attendu que l'arrêt retient que l'article 2 de l'accord entre l'Union européenne et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires concernant l'adhésion de l'Union européenne à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, énonce que, sans préjudice de l'objet et de la finalité de la convention, à savoir promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international ferroviaire, et sans préjudice, non plus, de sa pleine application à l'égard d'autres parties à la Convention, dans leurs relations mutuelles, les parties à la Convention qui sont membres de l'Union européenne appliquent le droit de l'Union et n'appliquent donc les règles découlant de la Convention que dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union régissant le sujet particulier concerné ;

que, par ces seuls motifs, abstraction faite de ceux critiqués par le moyen, la cour d'appel, qui a fait primer les règles de compétence internationale figurant dans le Règlement n^o 44/2001 du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale sur celles contenues dans la COTIF, par une interprétation non discutée de

l'accord d'adhésion de l'Union européenne à cette Convention, a légalement justifié sa décision. »

Remarque

En général, il faut constater que les publications des arrêts ayant trait aux RU CIM/COTIF ne sont pas aussi nombreuses que les publications concernant les arrêts qui appliquent et interprètent la CMR. Cela vaut tant pour les journaux spécialisés traditionnels tels que Bulletin des transports et de la logistique (France), Transportrecht (Allemagne) ou European Transport Law (Belgique) que pour les média électroniques. Vu un certain parallélisme entre la CMR et les RU CIM et le fait que, historiquement, l'un s'est inspiré de l'autre (la CMR lors de son origine, les RU CIM lors de la révision en 1999), on peut chaque fois se poser la question de savoir si le principe appliqué par un tribunal ou une cour au transport routier s'appliquerait de la même manière au transport ferroviaire. La question se pose d'autant plus lorsqu'il s'agit des arrêts des instances suprêmes nationales ou de la Cour de justice de l'UE. En qui concerne les règles concernant la compétence judiciaire, les dispositions de la CMR (Art. 31) et des RU CIM (Art. 46) sont en effet comparables.¹¹ Y a-t-il des raisons pour ne pas appliquer les mêmes principes ?

Par le passé, dans le domaine du

¹⁰ Publié avec tous les pourvois en cassation sur : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000033530478>

¹¹ V. Rapport explicatif, Article 46 CIM, ch. 2 : « Les critères de rattachement des lettres a) et b) ont été repris de l'article 31, § 1, de la CMR. Les termes utilisés pour « succursale ou agence » correspondent aux critères de rattachement utilisés à l'article 5, ch. 5, de la Convention européenne sur la compétence judiciaire et l'exécution des jugements dans des affaires civiles ou commerciales. En ce qui concerne l'interprétation, la jurisprudence de la CJCE peut faire figure de ratio legis. » (http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/05_CIM_f_Rapp_explicatif_consolide.pdf)

transport routier, la question se posait de savoir si les litiges portant sur des dommages survenus pendant un transport international étaient soumis aux dispositions de l'article 31 de la CMR sur la compétence judiciaire (internationale) ou à celles du règlement (CE) n° 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. La Cour de justice de l'UE a prononcé deux arrêts à ce sujet avec certaines limitations en faveur de la règle particulière de la CMR (affaire C-533/08, arrêt du 4.5.2010¹², et affaire C-157/13, arrêt du 4.9.2014¹³). Dans l'intérêt du mode ferroviaire, les mêmes principes créés par la jurisprudence de la CJUE dans le domaine routier devraient s'appliquer en ce qui concerne les transports ferroviaires et cela indépendamment du fait que l'UE a adhéré à la COTIF/CIM alors qu'elle n'est pas partie à la CMR.

Avec son arrêt du 29 novembre 2016, la plus haute juridiction française

s'est clairement prononcée en faveur du règlement CE dans un cas de dommage en transport international par le rail. Elle ne s'est toutefois pas appuyée sur l'article 71 du règlement CE (auquel se réfèrent les deux arrêts portant sur la CMR), mais sur l'article 2 de l'accord d'adhésion de l'UE à la COTIF. En espèce, elle s'est ralliée à l'interprétation faite par l'instance précédente, la Cour d'appel de Paris.

Tous les appendices à la COTIF régissant des contrats (appendices A, B, D et E) comportent des dispositions sur le for juridique. Vu les arguments de la Cour d'appel et de la Cour de cassation, le même principe devrait-il s'appliquer à toutes ces dispositions? Sont-elles entièrement supplantées, sur le territoire de l'UE, par celles du règlement (CE) n° 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (et du règlement (UE) n° 1215/2012 qui en est la refonte)?

Des observations critiques sur l'arrêt de la Cour de cassation ont été publiées dans le Bulletin des transports et de la logistique n° 3624 (19.12.2016, p. 731-732, auteur : Marie Tilche) et d'autres auteurs pourraient s'y intéresser.

Nous partageons la position publiée dans le Bulletin des transports et de la logistique dans la mesure où « l'on déplore une solution qui conduit à l'application distributive des règles de compétence : les pays tiers à l'UE restent soumis à la CIM (ou à une autre convention désignant des fors), ses États membres vont dans le giron du Règlement. »

Le département juridique de l'OTIF suivra les parutions sur le sujet et les évolutions de la jurisprudence et reviendra, le cas échéant, sur ce sujet.

Eva Hammerschmiedová

¹² Publié sur : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A62008CJ0533>

¹³ Publié sur : <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=157352&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=295363>

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2017

DATE	RÉUNION	LIEU
13 - 17 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	Berne - Suisse
3 - 4 mai	Groupe de travail « Modification de la procédure de révision de la COTIF »	Berne - Suisse
13 - 14 juin	Commission d'experts techniques 10 ^e session	Berne - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2017

DATE	RÉUNION	ORG	LIEU
8 - 9 mars	Task Force for the application of TSI Noise to existing wagons	ERA	Lille - France
21 mars	ERA Working Party on European Vehicle Register	ERA	Valenciennes - France
23 mars	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse
24 mars	Groupe de travail multimodalité	CIT	Berne - Suisse
27 - 29 mars	Conférence internationale de l'OSJD	OSJD	Varsovie - Pologne
25 avril	ERA Working Party on European Vehicle Register	ERA	Valenciennes - France
25 - 27 avril	Groupe de travail spécial de l'harmonisation des Règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses	CEE-ONU	Genève - Suisse
8 - 12 mai	Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (102 ^e session)	CEE-ONU	Genève - Suisse
16 mai	Commission CUI	CIT	Berne - Suisse
17 mai	Groupe de travail CIV/SMPS	CIT	Berne - Suisse
17 mai	ERA Working Party on European Vehicle Register	ERA	Lille - France
22 - 24 mai	15 ^e session du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire	CEE-ONU	Genève - Suisse
23 - 25 mai	Groupe de travail temporaire sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
30 mai	ERA Working Party on European Vehicle Register	ERA	Lille - France
31 mai - 2 juin	Forum international des transports	OCDE	Leipzig - Allemagne
6 juin	ERA Working Party on European Vehicle Register	ERA	Lille - France
6 - 9 juin	Conférence ministérielle de l'OSJD, XLV session	OSJD	Russie
22 juin	Commission CIV	CIT	Berne - Suisse

Chères lectrices, chers lecteurs,

Pour vous abonner au Bulletin des transports internationaux ferroviaires, la publication trimestrielle de l'OTIF, prière de bien vouloir envoyer un email 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

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne

Tél. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org