



# Bulletin



## 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 Protocole d'accord entre l'OTIF et l'UIC
- 4 Le transport ferroviaire de marchandises au cœur des modes de transport terrestres
- 5 Jean-Daniel Déneraud

### TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 5 2018-2019 : le nouveau programme de travail
- 6 EUMedRail/OTIF : Une synergie prometteuse

### ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 7 L'appendice G a la COTIF (ATMF) et sa mise en œuvre institutionnelle
- 11 Des documents de travail pour mieux se retrouver dans les prescriptions correspondantes de l'OTIF et de l'UE
- 13 Les prescriptions techniques uniformes de la COTIF

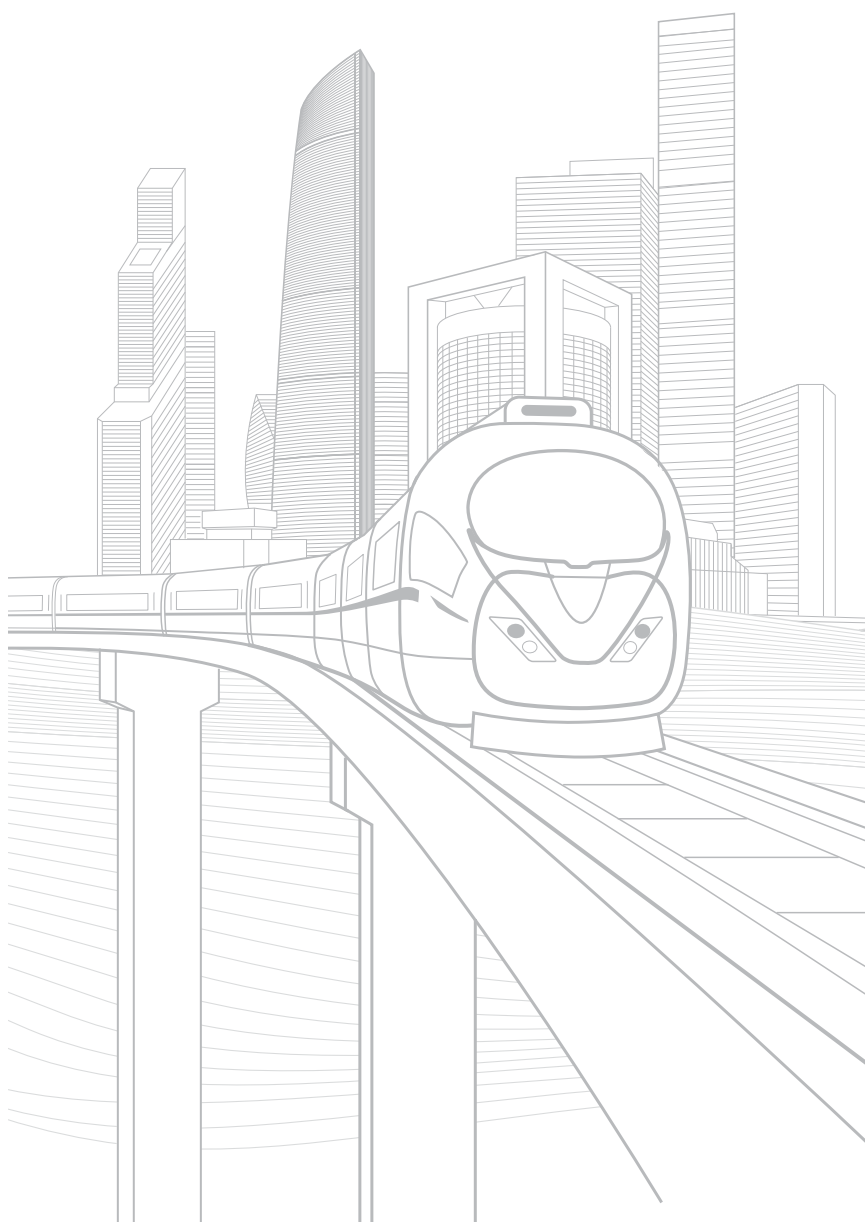
### MARCHANDISES DANGEREUSES

- 16 8<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Utrecht, 20-24 novembre 2017)
- 19 52<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, 27 novembre - 6 décembre 2017)

### DROIT DES TRANSPORTS

- 23 Un nouveau groupe de travail d'experts juridiques

### CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS



Photos

Valerio Compagnone OTIF  
UIC  
European Union Agency for Railways



Ce bulletin fait suite à la 26<sup>e</sup> session de la Commission de révision qui a été un grand succès, notamment car elle a pu s'appuyer sur la présidence brillante de Mme Clio Liégeois, représentante de la Belgique.

La Commission a approuvé et a décidé de présenter à l'approbation de l'Assemblée générale de septembre 2018 trois modifications structurantes pour l'Organisation :

- Dans un premier temps, la Commission a approuvé le principe de la modification de l'article 34 de la COTIF : le but est de raccourcir les délais d'entrée en vigueur des textes de la COTIF lorsqu'ils sont révisés. Cette modification permettra d'éviter un décalage excessif entre le vote et l'entrée en vigueur des textes.
- Ensuite, la Commission a adopté la modification des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI). La proposition adoptée fait suite à un long travail qui a impliqué depuis 2014 les États membres, les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires. L'objectif de cette modification des RU CUI est d'en clarifier le champ d'application et de permettre à terme de

mettre en place des contrats types pour l'allocation des sillons internationaux.

- Enfin, la Commission a approuvé la création d'un nouvel appendice H concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. En s'appuyant sur ce nouvel appendice, la Commission d'experts technique va pouvoir jeter les bases d'une véritable interopérabilité au-delà de l'UE.

En plus de ces évolutions réglementaires, la Commission a approuvé la création d'un groupe de travail permanent d'experts juridiques qui a rencontré un grand intérêt de la part des participants. Ceux-ci ont ainsi renvoyé devant cette instance l'étude de nombreuses questions ouvertes qui se sont posées au cours de la Commission. Un article du présent bulletin insiste sur les potentialités de développement de ce groupe qui permettra de traiter les questions transversales avec efficacité.

Je voudrais terminer en remerciant les experts de nos États membres ainsi que les équipes du Secrétariat pour leur engagement et leur créativité. Sans leur travail conjoint, rien n'aurait été possible.

**François Davenne**

## PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE L'OTIF ET L'UIC

Le 7 décembre 2017, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ont signé un protocole d'accord afin d'approfondir leur coopération.

L'OTIF, qui développe un droit ferroviaire unifié pour connecter l'Europe, l'Asie et l'Afrique, a pour mission de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire en s'appuyant sur la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) pour édicter des règles communes.

L'UIC entretient des liens de coopération étroits avec l'ensemble des acteurs du secteur des transports par le rail à travers le monde, notamment les autres organisations ferroviaires, les autorités publiques, les industriels et autres parties prenantes dont l'action peut être bénéfique pour le développement du rail.

L'UIC et l'OTIF sont les premières organisations internationales du domaine ferroviaire. L'UIC est l'organisation professionnelle au plus haut niveau institutionnel. L'OTIF est une organisation intergouvernementale incontournable qui agit sur les plans juridique

et technique depuis 125 ans. Ces deux organisations œuvrent à faciliter la circulation internationale des marchandises et des voyageurs ainsi qu'à garantir une harmonisation efficace du secteur du transport ferroviaire.

Depuis de nombreuses décennies, l'OTIF et l'UIC coopèrent étroitement et joignent leurs forces au service du développement de l'interopérabilité et de l'exploitation internationale « sans couture » des réseaux ferroviaires.

Le Directeur général de l'UIC, M. Jean-Pierre Loubinoux, et le Secrétaire général de l'OTIF, M. François Davenne,

ont choisi d'officialiser leurs liens de coopération. Ils souhaitent ainsi :

- apporter une forte valeur ajoutée pour les chemins de fer de demain,
- engager des actions communes au bénéfice de la promotion du transport ferroviaire,
- créer de nouvelles synergies.

Le Directeur général de l'UIC et le Secrétaire général de l'OTIF se félicitent de cet accord.



## LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES AU CŒUR DES MODES DE TRANSPORT TERRESTRES

Le 11 décembre 2017, le Secrétaire général de l'OTIF a participé à la réunion de recherche d'experts pour le projet de l'ERA sur la facilitation des transports combinés, organisée à Lille par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA).

Ce projet vise à faciliter le transport combiné rail-route en tenant compte des spécifications ferroviaires. Pour

ce faire, l'ERA privilégie une approche intégrée, horizontale et cohérente pour le transport intermodal, en mettant l'accent sur l'interface entre route et rail. Cette approche permet ainsi de définir le transport intermodal dans le cadre de la sécurité et de l'interopérabilité.

À l'issue de plusieurs réunions qui se dérouleront jusqu'en juin 2018, l'ERA proposera un rapport qui présentera

aux décideurs des analyses et propositions claires pour qu'ils puissent améliorer l'interface entre les modes de transports terrestres « rail » et « route ».

Le Secrétaire général et les experts de l'OTIF ont été invités à participer à ce projet et ils se félicitent de contribuer à l'intégration du transport ferroviaire de marchandises, par une interconnexion rail-route optimisée.

## JEAN-DANIEL DÉNERVAUD

Né en 1944, Jean-Daniel Déner-vaud a commencé sa carrière en 1963 chez les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) où il a occupé plusieurs postes dans le domaine du fret, avant d'entrer à l'Office central des transports internationaux par chemin de fer, prédécesseur de l'OTIF, en 1977. Jusqu'à sa retraite en 2009, il a grandement pris part aux travaux fructueux de la Réunion commune RID/ADR/ADN et

de la Commission d'experts du RID. Au sein du département du RID, il était en premier lieu responsable de la version française du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et représentait l'Organisation au sein des différents organes de l'ONU pour les marchandises dangereuses.

Jean-Daniel Dénervaud était connu

pour son humour, qui s'exprimait également dans ses nombreux articles pour le Bulletin.

Jean-Daniel Dénervaud est décédé soudainement quelques jours avant son 73<sup>e</sup> anniversaire. Ses anciens collègues du Secrétariat de l'OTIF et les nombreux délégués des États membres de l'OTIF se souviendront de lui.

*Jochen Conrad*

## ACTUALITÉ | TRANSMETTRE ET RAYONNER

### 2018-2019 : LE NOUVEAU PROGRAMME DE TRAVAIL

Le Comité administratif de l'OTIF, en sa 128<sup>e</sup> session, a adopté le nouveau [programme de travail 2018-2019](#) proposé par le Secrétaire général.

Très bien accueilli, ce nouveau programme de travail continue et approfondit les

objectifs stratégiques définis en 2016. Opérationnel, le programme

2018-2019 détaille un certain nombre d'actions qui seront nécessaires à la réalisation des objectifs.

Véritable outil interne pour le Secrétariat, le programme de travail est également diffusé en externe en version numérique et papier.

Pour 2018-2019, le transport en sécurité demeure une priorité qu'il s'agisse d'interopérabilité technique et juridique ou de marchandises dangereuses.

L'OTIF affirme son rôle de forum du droit ferroviaire international. Le Secrétariat continue de développer l'application de la COTIF tout en mettant l'accent sur l'innovation et la promotion de son savoir-faire.

Le rôle de l'OTIF s'affirme encore davantage en termes d'expertise et de coopération.

#### L'OTIF comme forum du droit ferroviaire international

##### OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

1. Créer un groupe de travail permanent d'experts juridiques
2. Devenir un centre d'expertise ouvert et partenarial
3. Évaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF

##### ACTIONS ASSOCIÉES

Début des travaux du groupe de travail d'experts juridiques en 2018

Contactez les États parties aux ATMF et les assister dans la notification de leurs autorités compétentes

Aider le Conseil de coopération du Golfe (CCG) à étendre son réseau

Définir des outils pour évaluer l'application de la COTIF

Aider les conseillers à la sécurité pour les marchandises dangereuses à contrôler la conformité au RID

#### Étendre et développer l'application de la COTIF

##### OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

4. Inclure des logiques régionales dans le droit de l'OTIF
5. Promouvoir et accompagner le processus d'adhésion

##### ACTIONS ASSOCIÉES

Mettre au point, en coopération avec l'UE, une stratégie d'adaptation du cadre juridique pour l'adhésion d'autres organisations régionales

Créer une page sur l'adhésion sur le site internet de l'OTIF

Organiser au moins un séminaire par an pour promouvoir l'adhésion

#### Promouvoir une interopérabilité technique en sécurité

##### OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

6. Promouvoir et accompagner l'interopérabilité en sécurité des trains
7. Contribuer à la digitalisation du rail
8. Promouvoir l'accès au réseau

##### ACTIONS ASSOCIÉES

Proposer à l'Assemblée générale un projet de nouvel appendice H à la COTIF sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Développer des dispositions relatives à l'infrastructure

Promouvoir et accompagner, avec l'aide de nos partenaires, la mise en œuvre de la PDU ATF

Promouvoir et accompagner l'utilisation de la lettre de voiture électronique

Engager des discussions sur les conditions d'accès au réseau

#### Promouvoir le transport en sécurité des marchandises dangereuses

##### OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

9. Assurer la mise à jour de la réglementation des marchandises dangereuses en fonction des progrès techniques et scientifiques
10. Simplifier l'accès numérique afin de promouvoir et améliorer l'application des prescriptions du RID

##### ACTIONS ASSOCIÉES

Réviser la réglementation sur les marchandises dangereuses pour les trois modes de transport terrestre

Appuyer l'extension du mandat de la Réunion commune RID/ADR/ADN à l'annexe 2 au SMGS

Aider à la mise à disposition du RID sous forme numérique

#### Apprendre et partager

##### OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

11. Innover pour promouvoir notre savoir-faire tout en poursuivant le dialogue social
12. Renforcer la stratégie de communication et accroître les réseaux de diffusion

##### ACTIONS ASSOCIÉES

Améliorer notre programme de formation pour les États membres

Créer des réseaux professionnels avec nos partenaires pour le personnel de l'OTIF

Renforcer les relations publiques et presse

Produire des contenus audio-visuels



## EUMEDRAIL/OTIF : UNE SYNERGIE PROMETTEUSE

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et le Secrétariat de l'OTIF ont décidé de créer une synergie entre les ateliers organisés dans le cadre du projet EUMedRail fondé par la Commission européenne et les activités de l'OTIF, afin de permettre aux participants d'assister aux différents événements.

Ainsi, les 6 et 7 février 2018 à Belgrade en Serbie, le Secrétariat de l'OTIF était présent lors de l'atelier commun sur la législation ferroviaire internationale co-organisé avec EUMedRail. Dans le même temps, les participants à l'atelier de l'ERA ont pu assister à la 34<sup>e</sup> session du groupe de travail TECH organisé par l'OTIF.

En 2016 déjà, l'OTIF et la Commission européenne avaient collaboré et co-organisé deux ateliers « OTIF-COTIF – Présentation du droit ferroviaire unifié » en Égypte et en Israël dans le cadre du projet Euromed Transport, lequel s'est transformé en 2017 en projet EUMedRail.

L'OTIF offre un cadre de coopération pour le développement d'un droit ferroviaire unifié qui rapproche l'Europe, l'Asie et l'Afrique. C'est ainsi que la



Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et ses appendices techniques ATMF et APTU sont harmonisés avec la réglementation de l'Union européenne (UE).

Or, le projet EUMedRail s'adresse aux États du sud de la Méditerranée dont certains sont membres de l'OTIF. Il a pour but de développer avec les pays méditerranéens un système de trans-

port ferroviaire techniquement intégré, fiable et efficace.

C'est donc très logiquement que le Secrétaire général et les chefs de département de l'OTIF ont présenté la COTIF, ses appendices (CIM, CIV, RID ATMF et APTU) et leur complémentarité avec les règles de l'UE lors de l'atelier commun OTIF/ EUMedRail les 6 et 7 février 2018.



## L'APPENDICE G A LA COTIF (ATMF) ET SA MISE EN ŒUVRE INSTITUTIONNELLE

Les ATMF établissent des règles uniformes pour l'admission et l'utilisation des véhicules en trafic international et définissent des obligations tant pour les entités ferroviaires, comme les entreprises ferroviaires et détenteurs de véhicules, que pour les États et les autorités nationales. Quels mécanismes institutionnels et organisationnels requièrent-elles ainsi des États ?

Instaurer la confiance est essentiel. Le cadre institutionnel défini par la COTIF permet à tous de savoir comment et par qui la réglementation doit être appliquée pour que les véhicules puissent être échangés en toute sécurité aux fins du trafic international entre les États membres.

**P**our être admis à l'exploitation en trafic international, un véhicule ferroviaire doit respecter les PTU et satisfaire à toutes les exigences essentielles. Impliquant l'autorité compétente des États, la procédure d'admission à l'exploitation se décompose en deux étapes : la vérification et l'admission. Menée par un organisme d'évaluation, la vérification dure de la conception du véhicule à son admission et peut donc prendre beaucoup de temps. Procédure administrative, l'admission correspond pour sa part à l'approbation formelle par l'autorité compétente et se conclut par l'émission du certificat d'exploitation.

En résumé, l'organisme d'évaluation s'occupe de la vérification et l'autorité compétente de l'admission. Comment chaque partie s'acquitte-t-elle de ses responsabilités ?

### Les autorités compétentes

En vertu de l'article 5 des ATMF, chaque État doit notifier son autorité compétente au Secrétaire général qui en publie la liste.

L'autorité compétente peut être un organisme national ou international. Dans tous les États de l'OTIF membres de l'UE, l'autorité nationale de sécurité est également l'autorité compétente pour les ATMF et chaque État dispose donc aujourd'hui de sa propre autorité compétente. À l'avenir, cependant, c'est l'Agence

de l'Union européenne pour les chemins de fer qui devrait devenir l'autorité compétente de tous les États membres de l'UE.

Une seule autorité peut donc servir plusieurs États, à condition que les États et l'autorité en conviennent ensemble et en informent le Secrétaire général.

### Attributions de l'autorité compétente

L'autorité compétente délivre au demandeur le certificat d'exploitation (article 11, § 7), qui constitue la preuve que le véhicule a été admis à l'exploitation dans l'État concerné. Avant que l'admission à l'exploitation puisse être accordée, le demandeur doit compiler un « dossier technique » avec la documentation relative au véhicule, contenant toutes ses caractéristiques techniques. Comparable à un manuel d'utilisateur, ce dossier technique, dont la teneur est définie par la PTU GEN-C, est joint au certificat d'exploitation et conservé par le détenteur pour toute la durée de vie du véhicule. Si le véhicule change de détenteur, le dossier technique doit être immédiatement remis au nouveau détenteur.

Lorsqu'un véhicule est admis selon l'article 6, § 3, des ATMF, c'est-à-dire qu'il satisfait à toutes les PTU applicables, lesquelles couvrent toutes les exigences essentielles, l'admission à l'exploitation délivrée par l'autorité compétente d'un État partie est valide sur le territoire de tous les autres

États parties grâce au principe de reconnaissance mutuelle des certificats d'exploitation.

Si un véhicule ne satisfait pas à toutes les exigences applicables des PTU ou si la COTIF ne prévoit pas d'ensemble de règles complet, le véhicule ne peut pas être admis à la circulation en trafic international sur la base d'une admission par un État. Toutefois, même si toutes les dispositions concernant le véhicule ne sont pas harmonisées à l'échelle internationale, les éléments qui le sont peuvent être mutuellement acceptés entre les États. Ainsi, tous les États n'ont pas à contrôler en détail chaque véhicule avant de les accepter. Les principes d'acceptation mutuelle prévus dans les ATMF peuvent par conséquent contribuer à une meilleure efficacité. Les véhicules admis à l'exploitation consécutivement par deux États ou plus conformément aux termes de l'article 6, § 4, ne peuvent toutefois circuler que dans ces États.

Les États dans lesquels un véhicule est admis sont listés dans le registre national des véhicules (RNV) de chaque État. Bien que les exigences concernant l'établissement d'un RNV soient adressées aux États, sa mise en place incombe généralement à l'autorité compétente. Les RNV de tous les États sont interconnectés par internet ce qui permet aux autorités compétentes de vérifier les informations de tout véhicule, par exemple où il est admis, quelle est son ECE, etc., quel que soit le RNV dans lequel il est enregistré.

### Les organismes d'évaluation

Avant que l'autorité compétente n'admette un véhicule, sa conformité aux prescriptions applicables est évaluée.

Les autorités compétentes peuvent procéder elles-mêmes aux évaluations si elles disposent des compétences techniques ou transférer en tout ou en partie cette tâche à des organismes d'évaluation, y compris la responsabilité d'établir les certificats de vérification.

Tout État appliquant les ATMF veille à ce que les agents impliqués dans l'évaluation de la conformité n'aient pas de conflits d'intérêt et remplissent toutes les conditions applicables. C'est la raison pour laquelle les organismes d'évaluation doivent être indépendants des fabricants, entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, détenteurs et entités chargées de l'entretien.

Dans certains États parties de l'OTIF, l'autorité compétente et l'organisme

d'évaluation forment une seule et même entité. C'est par exemple le cas en Turquie avec la direction générale de la réglementation du transport ferroviaire et en Serbie avec la direction nationale des chemins de fer.

Dans les États membres de l'OTIF également membres de l'Union européenne, la fonction d'organisme d'évaluation est remplie par des entités privées appelées « organismes notifiés ». Certains États non membres de l'UE, comme la Suisse, utilisent eux aussi ce modèle. En application de la PTU GEN-D, point 1.3.2, ces organismes notifiés sont également reconnus compétents par l'OTIF comme des organismes d'évaluation.

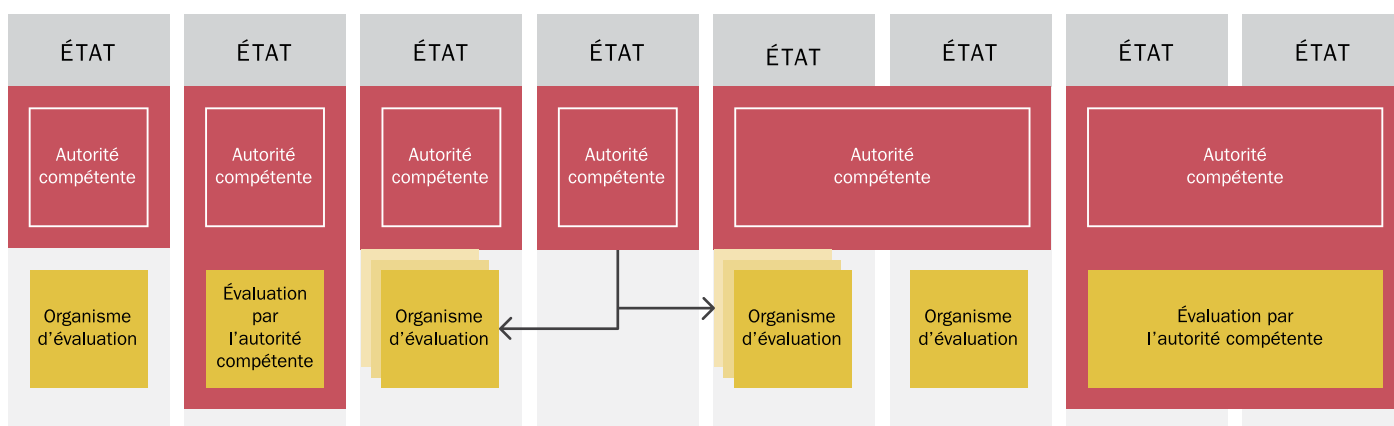
En application de l'article 10, § 3a, des ATMF, les demandeurs peuvent avoir recours aux services des organismes d'évaluation sis dans d'autres États parties. En effet, selon l'article 6a, § 1, des ATMF, les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux ATMF sont reconnues par les autorités

compétentes de tous les États parties. Par conséquent, rien n'empêche les États d'avoir recours aux services d'organismes d'évaluation d'autres États, tant qu'ils remplissent les critères applicables. L'avantage de s'en remettre à des organismes d'évaluation externes existants est de pouvoir profiter de connaissances particulières en cas de besoin sans que chaque État ait à acquérir et entretenir ces connaissances. Cela peut être particulièrement intéressant pour les États dont le secteur ferroviaire est limité.

Plusieurs possibilités s'offrent aux États en matière d'organismes d'évaluation :

- un organisme d'évaluation intégré à l'autorité compétente,
- un ou plusieurs organismes d'évaluation dans les États concernés,
- le recours à des organismes d'évaluation externes offrant leurs services à l'international, à l'image par exemple de la plupart des organismes notifiés de l'UE.

**Chaque État notifie son autorité compétente, qui peut être la même que celle d'autres États, et peut disposer de plusieurs organismes d'évaluation.**





## Attributions de l'organisme d'évaluation

Sur requête d'un demandeur, la conformité aux PTU d'un véhicule ferroviaire peut être contrôlée par l'organisme d'évaluation. L'évaluation débute pendant la phase de conception d'un projet et se poursuit jusqu'à ce que le dernier véhicule soit produit. Cela signifie que l'organisme d'évaluation devrait être impliqué dès le début du projet. Si plus d'un véhicule de même conception doivent être admis, le premier véhicule constitue un type. Pour l'admission ultérieure de véhicules du même type, il suffit de prouver que ces véhicules sont bien construits en conformité avec le type ; la conception n'est alors pas réévaluée. Les résultats de tous ces contrôles devraient être valides et reconnus dans tous les autres États parties pour les admissions ultérieures, en vertu de l'article 6a des ATMF.

## Autres organismes prévus par les ATMF

### La certification des entités chargées de l'entretien

En vertu des ATMF, une entité chargée de l'entretien (ECE) doit être assignée à tout véhicule circulant à l'international. Les ECE des wagons sont certifiées de manière indépendante par les organismes de certification. Ceux-ci n'octroient de certificat aux ECE que s'il a été contrôlé qu'elles ont établi un système de maintenance et peuvent remplir les exigences définies à l'annexe A aux ATMF pour garantir que tout wagon dont la maintenance leur a été confiée est apte à circuler en toute sécurité.

Les États veillent à ce que tous les organismes de certification se conforment aux critères et principes applicables selon l'annexe A aux ATMF. Cela vaut également lorsque l'autorité compétente au sens de l'article 5 des ATMF remplit la fonction d'organisme de certification des ECE.

Les États peuvent soit reconnaître

les organismes de certification, soit les faire accréditer par leur organisme d'accréditation. Ils sont tenus de notifier leurs organismes de certification au Secrétaire général de l'OTIF ; s'il y a accréditation, c'est l'organisme d'accréditation qui l'en informe directement. Les ECE et leurs organismes de certification sont inscrits dans un registre international commun à l'UE et à l'OTIF, hébergé par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

### Les organismes d'évaluation de la MSC

Les dispositions de la PTU GEN-G définissent une procédure harmonisée de gestion des risques liés à des changements significatifs du système ferroviaire ou des sous-systèmes structurels.

Le processus de gestion des risques doit être suivi par le proposant. Sa bonne application et ses résultats font l'objet d'une évaluation indépendante par l'organisme d'évaluation de la MSC.

Dans la PTU GEN-G, « organisme d'évaluation » est défini comme « la personne, l'organisation ou l'entité indépendante et compétente, externe ou interne, qui procède à des investigations pour formuler un jugement fondé sur des preuves au sujet de l'aptitude d'un système à respecter les exigences de sécurité qu'il doit satisfaire ».

L'organisme d'évaluation de la MSC doit satisfaire aux exigences définies dans l'annexe II de la PTU GEN-G. Les États peuvent reconnaître les organismes d'évaluation de la MSC ou les faire accréditer par leur organisme d'accréditation. L'autorité compétente nationale au sens de l'article 5 des ATMF peut également remplir la fonction d'organisme d'évaluation de la MSC.

Les États sont tenus de notifier leurs organismes d'évaluation de la MSC au Secrétaire général de l'OTIF ; s'il

y a accréditation, c'est l'organisme d'accréditation qui l'en informe directement. Les organismes d'évaluation de la MSC seront inscrits dans un registre international commun à l'UE et à l'OTIF, hébergé par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

## Autres obligations importantes des États selon les ATMF

### Le registre national des véhicules

Chaque État partie doit mettre en place son propre registre national des véhicules (RNV) selon un format harmonisé. L'objectif des RNV est de fournir des informations-clés sur chaque véhicule ferroviaire exploité à l'international entre les États parties de l'OTIF. Les RNV doivent tous être connectés au Registre virtuel des véhicules (RVV) qui, grâce à un moteur de recherche, permet l'accès aux données de tous les véhicules enregistrés dans les différents RNV.

### La notification des spécifications techniques nationales

En vertu de l'article 12 des APTU, les États doivent notifier au Secrétaire général leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires en trafic international. Celles-ci ne doivent ni reprendre ni contredire les dispositions prévues dans les prescriptions techniques uniformes (PTU).

### La notification des marques des détenteurs de véhicules

En vertu des ATMF, tout véhicule circulant à l'international doit porter la marque de son détenteur. Les marques de détenteur de véhicule (MDV) sont des codes alphanumériques, enregistrés dans un registre international pour éviter les doublons. Les autorités compétentes des États transmettent toute modification des codes MDV au Secrétariat de l'OTIF qui met à jour le registre international en conséquence.

## Conclusion

La mise en œuvre institutionnelle des ATMF implique un certain nombre d'entités et de niveaux de responsabilité. Sa complexité est compensée

par les avantages apportés par la reconnaissance mutuelle entre les États des admissions de véhicules et des résultats des évaluations. Elle pourrait se révéler très avantageuse pour le secteur ferroviaire puisqu'elle évite

la duplication des travaux et favorise les économies d'échelle avec l'utilisation de technologies similaires sur différents types de matériel roulant.

*Bas Leermakers*

Référence	Entité	Fonction	Identité	Précisions
Article 5 des ATMF	Autorité compétente	Délivre les admissions techniques, en particulier pour les véhicules ferroviaires qui doivent être admis avant d'être utilisés à l'international.	L'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État membre.	Chaque État doit notifier son autorité compétente au Secrétaire général. L'autorité compétente peut être un organisme national ou international. Plusieurs États peuvent donc notifier le même organisme et cette autorité compétente commune peut ne pas être située dans l'un de ces États.
Article 5 des ATMF	Organisme d'évaluation	Procède aux évaluations et délivre les certificats de vérification.	Par défaut, l'autorité compétente est également organisme d'évaluation, mais elle peut, ou doit selon les États, transférer la compétence pour les évaluations à des organismes d'évaluation.	Des connaissances techniques approfondies sont requises pour réaliser les évaluations. Les compétences des organismes d'évaluation sont mutuellement reconnues par les États. Les États ne sont pas obligés d'avoir des organismes d'évaluation sur leur territoire.
Annexe A aux ATMF	Organisme de certification des ECE	Attribue les certificats ECE aux ECE des wagons de marchandises.	Les États peuvent reconnaître les organismes de certification ou les faire accréditer par leur organisme d'accréditation. L'autorité compétente nationale au sens de l'article 5 des ATMF peut également remplir la fonction d'organisme de certification des ECE.	Les États membres reconnaissent mutuellement leurs certificats ECE de sorte que les ECE peuvent offrir leurs services à l'international, à condition que le droit applicable dans l'État concerné l'autorise. Les États ne sont pas obligés d'avoir un organisme de certification des ECE sur leur territoire.
PTU GEN-G	Organisme d'évaluation de la MSC	Réalise une évaluation indépendante de la bonne application de la méthode de sécurité commune définie dans la PTU GEN-G et des résultats de son application.	Les États peuvent reconnaître les organismes d'évaluation de la MSC ou les faire accréditer par leur organisme d'accréditation. L'autorité compétente nationale au sens de l'article 5 des ATMF peut également remplir la fonction d'organisme d'évaluation de la MSC.	Les compétences des organismes d'évaluation de la MSC sont mutuellement reconnues entre les États membres de sorte que leurs conclusions sont elles aussi mutuellement reconnues. Les États ne sont pas obligés d'avoir un organisme d'évaluation de la MSC sur leur territoire.

## DES DOCUMENTS DE TRAVAIL POUR MIEUX SE RETROUVER DANS LES PRESCRIPTIONS CORRESPONDANTES DE L'OTIF ET DE L'UE

Afin de s'y retrouver plus rapidement et plus facilement dans les termes et prescriptions de l'OTIF et les termes et prescriptions correspondants de l'UE, deux tableaux sont utilisés par le Secrétariat de l'OTIF dans ses réunions techniques.

Pour les réunions du groupe de travail sur la technique (WG TECH), deux tableaux dérivant et renvoyant à la réglementation de l'Union européenne (UE) sont constamment mis à jour : un premier sur la terminologie, un second sur l'évolution chronologique des dispositions de l'OTIF.

Il s'agit :

1. du tableau de correspondance des termes de l'UE et de l'OTIF,
2. du tableau d'équivalence UE-OTIF.

Ces deux tableaux sont utilisés comme documents de travail par le Secrétariat de l'OTIF et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Ils ont été élaborés en commun et leurs évolutions sont conjointement approuvées.

Les deux tableaux donnent ainsi une

vue d'ensemble concise et rapide de la terminologie et de la réglementation.

### Le tableau de correspondance des termes de l'UE et de l'OTIF

Mis au point dans sa première version à la fin de l'été dernier, le tableau de correspondance est le plus récent des deux documents de travail. Il a vu le jour comme suite au 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire de la Commission européenne qui a introduit de nouvelles définitions : dans le cadre de l'analyse des modifications entraînées par ce paquet, il a servi à montrer clairement et simplement les différences entre les définitions. Comme document de travail, il facilite les révisions des prescriptions techniques, mais également les travaux pendant les réunions.

Le WG TECH ayant l'anglais pour seule

langue de travail, le document n'existe que dans cette langue sous le nom de « Cross reference table of EU and OTIF terminology ». Il couvre principalement les termes relatifs à l'admission et à l'entretien.

Les appendices techniques APTU et ATMF de la COTIF et les prescriptions techniques uniformes sont les sources la terminologie de l'OTIF présentée en deux colonnes, « Terme » et « Référence ». Dans deux autres colonnes sont indiqués les termes et références correspondants de l'Union européenne. Enfin, la dernière colonne renferme des explications sur de possibles limitations ou des précisions pertinentes.

Un extrait du tableau de correspondance est reproduit ci-après.

PROCÉDURES				
OTIF		UE		Équivalence/Précision
Terme	Référence juridique	Terme	Référence juridique	Précision
Procédures d'évaluation (modules)	Évaluation de la conformité aux dispositions des PTU applicables aux sous-systèmes structurels, CI et spécifications techniques nationales	Modules	Décision de la Commission européenne du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des STI adoptées en vertu de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil	Le terme « modules » utilisé par l'UE peut également être utilisé à l'OTIF. La référence formelle est toutefois « procédures d'évaluation ».
Procédures d'évaluation pour la vérification des sous-systèmes	PTU GEN-D Procédures d'évaluation (modules)	Modules pour la vérification « CE » des sous-systèmes		Les dispositions de la COTIF et de l'UE ont été harmonisées. La terminologie est identique en ce qui concerne le processus de vérification de la conformité. Les responsabilités des différents acteurs ne sont pas identiques.

Source : Document de travail « Cross-reference table of EU and OTIF terminology » de la 34<sup>e</sup> réunion du WG TECH [traduction partielle pour l'article]

## Le tableau d'équivalence UE-OTIF

Bien plus ancien que le tableau de correspondance, le tableau d'équivalence existe comme document de travail depuis la fin de l'été 2013.

Il ne porte pas sur la terminologie, mais plutôt sur les relations entre les prescriptions et dispositions techniques de l'OTIF et de l'UE. Il se concentre sur la chronologie des entrées en vigueur et abrogations en indiquant :

- les actes juridiques,
- les dates auxquelles les actes juridiques ont été abrogés ou modifiés,
- leur statut.

Comme le tableau de correspondance, le tableau d'équivalence comporte également une dernière colonne renfermant des explications sur de possibles limitations ou des précisions pertinentes.

Il n'existe lui aussi qu'en langue an-

glaise puisqu'il n'est utilisé que dans le cadre des réunions du WG TECH.

Un extrait du tableau d'équivalence est reproduit ci-après.

Les deux documents sont disponibles dans leur version la plus récente sur le site Internet de l'OTIF sous :  
 Activités > Interopérabilité technique > Groupe de travail TECH > Documents de travail

Margarethe Koschmider

ACCESSIBILITÉ POUR LES PMR (PTU PMR)							
EU			OTIF			Équivalence	
Acte juridique	Entrée en vigueur / application Abrogation	Statut	Acte juridique	Entrée en vigueur Abrogation	Statut	Équivalence	Précision
Décision 2008/164/CE	Entrée en vigueur : 1.7.2008	STI PMR pour RTE conventionnel et GV	-	-	-	Non	
	Modification	La décision 2008/164/UE a été modifiée par la décision 2012/464/UE.					
	Abrogation : 1.1.2015	Abrogation par le règlement (UE) no 1300/2014					
Règlement 1300/2014	Application : 1.1.2015	STI PMR pour RTE conventionnel et GV	PTU PMR 2015	Entrée en vigueur : 1.1.2015	Adoption : 4.6.2014 Notification : 18.7.2014	Oui	Il y a pleine équivalence pour les exigences relatives au matériel roulant. Les exigences relatives au sous-système « infrastructure » sont volontaires dans les PTU.

Source : Document de travail « EU-OTIF equivalence table » de la 34<sup>e</sup> réunion du WG TECH [traduction partielle pour l'article]

## LES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES UNIFORMES DE LA COTIF

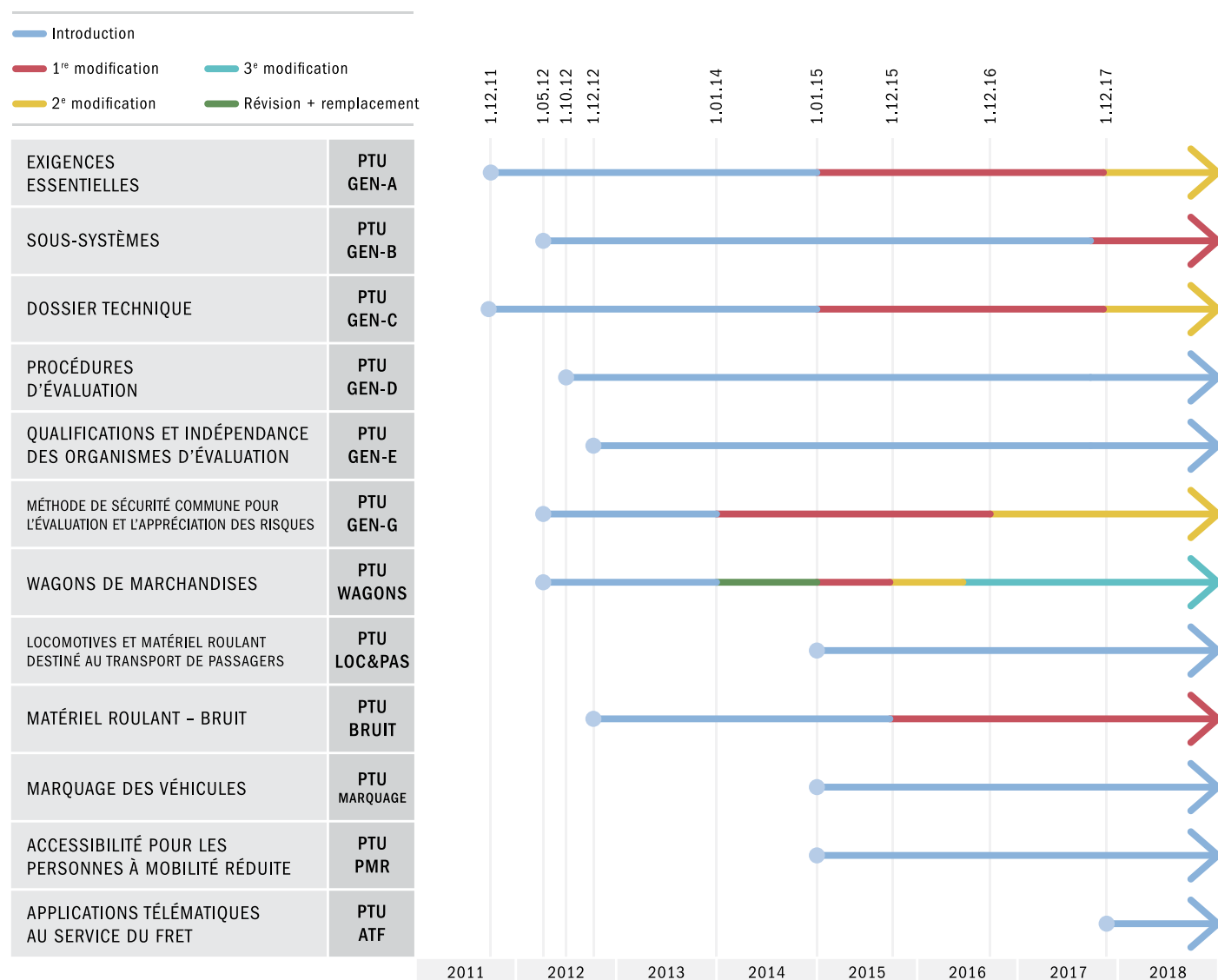
Dans le cadre de la COTIF, l'échange de véhicules en trafic international est possible à condition que les exigences des prescriptions techniques uniformes, ou « PTU », soient satisfaites. Quelles sont les exigences minimales ? Où sont-elles définies ? Quelles en sont les évolutions possibles ?

Les États membres de la COTIF sont convenus que les véhicules pouvaient être utilisés en trafic international s'ils satisfaisaient à certaines exigences minimales pour la technique et la sécurité, toutes définies dans les PTU. C'est l'autorité compétente d'un État qui confirme

que le véhicule satisfait à ces exigences minimales en délivrant un certificat d'exploitation qui sert de preuve de l'admission du véhicule au trafic international. La COTIF prévoit non seulement les exigences techniques, mais également les procédures et responsabilités des diffé-

rents acteurs vis-à-vis de l'admission des véhicules au trafic international. Les États membres de l'OTIF qui appliquent les dispositions techniques des APTU et ATMF, ou « États parties », décident des évolutions de fond des PTU.

### La production des PTU dans le cadre de la COTIF





## Que sont donc les PTU ?

Les PTU sont des dispositions de la COTIF qui définissent des exigences techniques, fonctionnelles et d'exploitation, facilitent la circulation des véhicules en trafic international et contribuent à l'harmonisation des responsabilités dans les États parties de l'OTIF et à l'interopérabilité du système ferroviaire à l'échelle internationale. La PTU GEN-B définit différents sous-systèmes :

Sous-systèmes structurels :

- Infrastructure
- Énergie
- Systèmes de contrôle-commande et signalisation au sol
- Systèmes de contrôle-commande et signalisation à bord
- Matériel roulant

Sous-systèmes fonctionnels :

- Exploitation et gestion du trafic
- Maintenance
- Applications télématiques au service des voyageurs et au service du fret

En principe, chaque sous-système est soumis aux dispositions des PTU. Une PTU peut couvrir plusieurs sous-systèmes et un sous-système peut être soumis à différentes PTU. En vertu de l'article 8, § 2a, des APTU, une PTU s'applique à un sous-système neuf, mais également à un sous-système existant lorsque celui-ci a été rénové ou renouvelé. Toutefois, les PTU n'imposent pas de rénovation ou renouvellement obligatoire.

## La production des PTU

Les APTU réglementent la teneur des PTU.

La préparation ou rédaction des PTU et de leurs modifications est la tâche de la Commission d'experts techniques (CTE) qui se réunit en général une fois par an. Elle est assistée du groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), qui se réunit trois fois par an et où les États parties et organisations régionales

peuvent activement prendre part aux discussions et à la rédaction des PTU. 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).

La première PTU est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2011. Pendant les sept années qui ont suivi, dix autres PTU sont également entrées en vigueur dans le cadre de la COTIF. Au 1<sup>er</sup> décembre 2012, un ensemble complet de PTU pour les wagons de marchandises était en vigueur et au 1<sup>er</sup> janvier 2015, un ensemble complet de PTU pour les locomotives et le matériel roulant est entré en vigueur. Cela signifie également que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, les mêmes exigences minimales pour l'admission des véhicules au trafic international sont valides dans tous les États parties de l'OTIF. Le diagramme suivant indique l'introduction et les éventuelles modifications de chaque PTU.

## Les PTU, fondement de l'approbation des véhicules

Aux termes de la COTIF, c'est l'autorité compétente qui procède à l'« admission des véhicules au trafic international ». Le véhicule n'est autorisé à circuler que sur des infrastructures compatibles et dans les limites indiquées dans son certificat d'exploitation.

Avant la première admission à l'exploitation, il faut s'assurer que le véhicule satisfait à toutes les exigences essentielles et règles applicables. Si un véhicule ferroviaire admis par un État satisfait aux PTU, il peut également être admis dans d'autres États sans répéter la procédure d'approbation dans sa totalité puisque la conformité aux PTU est mutuellement reconnue. Si les conditions particulières définies à l'article 6, § 3, des ATMF sont remplies, les véhicules peuvent même être automatiquement admis dans tous les États parties. Ce n'est pour l'heure possible que pour certains types de wagons de marchandises.

## Les PTU et le droit de l'UE

Parmi les 50 États membres de l'OTIF, 26 sont également membres de l'UE. Avec ses politiques, l'UE met en place un marché ferroviaire unique et recherche l'interopérabilité ferroviaire par l'harmonisation des paramètres techniques, des responsabilités des acteurs et des exigences applicables dans tous ses États membres. Cela signifie également que le droit de l'UE s'applique à la fois au trafic intra-UE et au trafic national. L'un des outils utilisés pour l'établissement d'un marché ferroviaire unique a été l'introduction de spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Les STI, comme les PTU, définissent les exigences pour les sous-systèmes servant à garantir l'interopérabilité des systèmes ferroviaires. Leur production est l'une des principales tâches de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

En juin 2011, l'OTIF et l'Union européenne ont signé un accord sur l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF.

Même si l'objectif de la politique ferroviaire européenne et le champ d'application et le but de la COTIF ne sont pas identiques, les éléments concernant la compatibilité techniques sont très similaires.

De nombreux États parties appliquent à la fois la COTIF et les dispositions de l'UE pour les chemins de fer. Dans les relations entre ces États et les États parties n'appliquant pas le droit de l'UE, les dispositions de la COTIF s'appliquent. Il importe donc de veiller à ce que la COTIF et le droit de l'UE soient et restent compatibles. Dans le domaine technique, cela passe par l'établissement de l'équivalence entre PTU et STI. L'existence de cette équivalence et son étendue sont d'ailleurs indiquées dans chaque PTU.

Les PTU structurelles et fonctionnelles sont basées sur les STI. PTU et STI ne sont pas identiques, mais leur contenu technique est équivalent. Par conséquent, un véhicule satisfaisant aux exigences de PTU remplit également

celles des STI et vice versa. Toutes les STI ne sont cependant pas reprises en PTU. En outre, les PTU peuvent être équivalentes non pas à une STI mais à d'autres règles ou règlements de l'UE.

Depuis la signature de l'arrangement administratif entre le Secrétariat de l'OTIF, la DG Mobilité et transports de la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en octobre 2013, la coordination et la coopération ont gagné en efficacité, notamment au regard de la production des PTU et STI et tout particulièrement dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires.

L'article 8, § 9, des APTU prévoit que les PTU soient présentées en deux colonnes, le texte de la réglementation de l'UE étant reproduit dans la colonne de droite. Le texte apparaissant sur toute la largeur de la page est identique dans la PTU et la STI correspondante.

### Le tableau d'équivalence entre les réglementations de l'OTIF et de l'UE

Le WG TECH dispose d'un tableau

d'équivalence<sup>1</sup> comme document de travail devant être discuté pendant ses réunions. C'est devenu un document de travail usuel du WG TECH, qui sert de guide aux autorités compétentes des États parties non membres de l'UE. Ce tableau ainsi que le tableau de correspondance des réglementations de l'UE et de l'OTIF font l'objet d'un article à part entière dans le présent bulletin .

### Quelles évolutions possibles pour les PTU ?

Les PTU sont régulièrement modifiées afin de tenir compte des progrès scientifiques et techniques et des évolutions juridiques. De nouvelles PTU devraient également être mises au point pour les exigences relatives à l'infrastructure.

De l'avis du Secrétariat de l'OTIF, l'objectif des exigences de l'OTIF relatives à l'infrastructure ferroviaire devraient être :

- de veiller à ce que l'infrastructure puisse être utilisée en sécurité et efficacement pour l'exploitation des trains en trafic international,
- de montrer que l'infrastructure peut

être conçue et construite de manière économiquement viable,

- de permettre aux États de maintenir la compatibilité nécessaire avec les lignes et réseaux existants.

Les exigences pour l'infrastructure devraient être limitées aux interfaces avec les véhicules. Il est important de noter que la COTIF ne traite que du trafic international ; or, la plus grande partie de l'infrastructure n'est pas utilisée exclusivement pour le trafic international mais aussi pour le trafic national. Les dispositions pour l'infrastructure doivent donc être élaborées avec soin, en étroite coopération avec les États parties.

La stratégie générale pour la production d'exigences pour l'infrastructure dans le cadre de la COTIF sera discutée par la Commission d'experts techniques à Berne les 12 et 13 juin 2018.

*Dragan Nešić*

<sup>1</sup> [http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Eb-Working-Group-Tech/2Eb2\\_Workingdoc\\_WGTECH/2018/TECH-18005-WGT34-9\\_EU-OTIF-equivalence-table.pdf](http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Eb-Working-Group-Tech/2Eb2_Workingdoc_WGTECH/2018/TECH-18005-WGT34-9_EU-OTIF-equivalence-table.pdf) (en anglais)

## 8<sup>e</sup> SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID (UTRECHT, 20-24 NOVEMBRE 2017)

La 8<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent a principalement servi au vote de tous les textes adoptés par la Réunion commune en 2016 et 2017 et par le groupe de travail permanent lui-même en novembre 2016 et à l'examen de nouvelles propositions de modifications pour l'édition 2019 du RID. Une grande partie des discussions a porté sur l'introduction de nouveaux très grands conteneurs pour le transport de marchandises dangereuses.

### Harmonisation avec la 20<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Le groupe de travail a approuvé un document préparé par le Secrétaire avec tous les textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2016 et 2017 et par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2016. Il a de plus repris toutes les modifications supplémentaires adoptées deux semaines plus tôt par le groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU compétent pour l'ADR (WP.15) qui étaient également pertinentes pour les chemins de fer.

Le groupe de travail permanent a en outre approuvé un rectificatif à l'édition 2017 du RID entrant en vigueur, comme le rectificatif correspondant pour l'ADR, le 3 janvier 2018.

### Nouvelles propositions

#### Listes de vérification pour le remplissage et la vidange de wagons-citernes pour gaz liquéfiés

Les obligations du remplisseur et du déchargeur font référence aux listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides publiées par le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC). Lors de ses précédentes sessions, le groupe de travail permanent avait déjà estimé que de telles listes devraient également être mises au point pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes desti-

nés au transport de gaz.

Un groupe de travail informel s'est réuni par deux fois sur invitation de l'Italie pour concevoir ces nouvelles listes de vérification qui, à la différence des listes pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides, couvrent presque toutes les obligations du remplisseur et du déchargeur. Quatre listes de vérification distinctes détaillent ainsi désormais les points de contrôle pour le remplissage par le haut, la vidange par le haut, le remplissage par le bas et la vidange par le bas.

Le groupe de travail permanent a adopté les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz avec quelques modifications. Il est convenu de faire référence à ces listes à la fin du paragraphe 1.4.3.3 (Obligations du remplisseur) et du paragraphe 1.4.3.7.1 (Obligations du déchargeur) et de les publier sur le site Internet de l'OTIF.

Enfin, le groupe de travail permanent a également décidé de compléter les listes actuelles pour le remplissage et la vidange de wagons-citernes destinés au transport de liquides afin d'inclure un maximum d'obligations du remplisseur et du déchargeur, comme c'est le cas dans les nouvelles listes. Ces travaux seront lancés dès la fin février 2018.

#### Maintien en service d'anciens wagons-citernes destinés au transport de gaz

Dans l'édition 2015 du RID, les me-

23 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 étaient représentés à la session.

sures transitoires pour le maintien en service des wagons-citernes pour gaz sous pression construits avant le 1er octobre 1978 et dont l'épaisseur de paroi et les équipements ne satisfont pas aux prescriptions ont été limitées dans le temps. Jusqu'à la fin 2029, les 5 000 wagons-citernes pour gaz sous pression encore en circulation doivent progressivement être mis hors service en fonction de leur âge (voir Bulletin 2/2014, p. 19).

Dans le cadre de contrôles ponctuels réalisés en 2015 et 2016 en Autriche sur des wagons-citernes pour gaz dont le maintien en service est autorisé en vertu de ces mesures transitoires, il est apparu que plus de 10 % des wagons-citernes pour gaz contrôlés présentaient de graves défauts de leurs dispositifs de fermeture. Au vu du risque pour la sécurité que représentent ces wagons-citernes, le représentant de l'Autriche a réclamé que le délai d'application des mesures transitoires pour les wagons-citernes pour gaz construits avant 1978 soit fixé au 31 décembre 2021.

Le groupe de travail permanent a pris note des défauts touchant la manipulation des dispositifs de fermeture, la

maintenance et les consignes d'utilisation. Il a constaté que ces manquements au règlement ne devraient pas pouvoir se produire quand les obligations de sécurité des intervenants (en particulier du remplisseur, de l'exploitant et de l'ECE) définies au chapitre 1.4 du RID sont respectées. Dès lors, il a estimé que raccourcir les périodes de transition ne résoudrait pas le problème.

Les contrôles des wagons-citernes pour gaz devraient être renforcés dans tous les États membres et les autorités compétentes devraient communiquer les résultats de ces contrôles aux autorités nationales pour la sécurité ferroviaire, lesquelles seraient le cas échéant tenues de prendre des mesures en conséquence vis-à-vis des entités chargées de l'entretien (ECE), détenteurs ou remplisseurs responsables. Il est urgent que tous les acteurs et autorités concernés – même par-delà les frontières nationales – mènent un dialogue, dans la mesure où en plus de l'atteinte considérable à la sécurité, ces défauts graves peuvent également avoir des répercussions économiques pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

Le groupe de travail permanent a également rappelé que les mesures transitoires ont été élaborées en coopération avec les représentants du secteur et que leur sécurité juridique doit également être assurée car certains wagons-citernes ont été rééquipés pour leur durée de vie restante. Pour autant, les équipements des wagons-citernes devraient effectivement satisfaire aux prescriptions applicables du chapitre 6.8 s'il doit être fait recours aux mesures transitoires.

Le groupe de travail permanent est convenu que les mesures prises à l'échelon national et par les associations internationales devraient être présentées à sa prochaine session afin qu'il puisse décider des suites à donner.

## Questions diverses

### Informations sur les wagons de marchandises dangereuses dans les gares de triage

En novembre 2012, le représentant des Pays-Bas avait présenté au groupe de travail permanent un rapport sur un accident ferroviaire survenu le 14 janvier 2011 dans une gare de triage aux Pays-Bas, lors duquel un wagon-citerne rempli d'éthanol avait brûlé. Certaines informations importantes pour les services d'intervention n'étaient pas disponibles au début de l'incident, notamment des données précises sur les chargements des wagons à proximité immédiate du wagon-citerne d'éthanol en feu. La présence de wagons-citernes pour gaz liquéfiés vides et non nettoyés n'avait été découverte que plus tard.

Entre autres choses, l'enquête sur l'accident a permis de constater que les informations relatives à l'emplacement exact des wagons chargés de marchandises dangereuses sont in-

suffisantes dans les gares de triage, alors même qu'elles sont décisives dans l'établissement de la stratégie d'intervention des pompiers.

Les Pays-Bas ont informé le groupe de travail permanent d'un projet pour le suivi automatique des wagons de marchandises dans les gares de triage, qui s'appuie sur diverses nouvelles technologies. Le recours au GPS différentiel permet une localisation exacte même sur des voies adjacentes. Au passage des trains, des caméras intelligentes placées le long des voies d'arrivées lisent les informations inscrites sur les côtés des wagons même si ceux-ci sont sales ou tagués. Des capteurs installés sur les dispositifs d'aiguillage déterminent la position des aiguilles et, en combinaison avec des compteurs d'essieux posés sur les voies d'affectation, fournissent des informations sur le nombre de wagons entrés sur une voie.

Les Pays-Bas tiendront le groupe de travail permanent informé des avancées du projet.





## Très grands conteneurs-citernes

Des informations ont été présentées au groupe de travail permanent sur les très grands conteneurs-citernes conçus par BASF et le constructeur de conteneurs-citernes belge van Hool, dont la capacité est de 73 500 litres et la charge utile atteint 66 tonnes. Leur capacité de chargement correspond ainsi à deux conteneurs-citernes traditionnels ou à un wagon-citerne à bogies.

À cause de leur masse élevée, ces conteneurs-citernes ne sont pas adaptés pour le transport combiné rail route. Ils peuvent toutefois être transportés dans l'enceinte des usines sur des véhicules autoguidés.

Les nouveaux conteneurs-citernes seront transportés sur de nouveaux wagons-porteurs dont environ 150 exemplaires équipés de tampons anti-crash et dispositifs anti-chevauchement sont prévus.

À l'heure actuelle, des conteneurs-citernes de codes-citernes L4BH et L4DH sont utilisés. 50 conteneurs-citernes d'une pression de calcul de 10 bar ont été commandés ; ils seront principalement utilisés pour des matières pour lesquelles la pression de calcul actuellement prescrite est de 4 bar seulement.

Selon les informations données par BASF, les très grands conteneurs-citernes chargés de matières pour lesquelles un transport en wagons-ci-



ternes équipés de tampons anti-crash et dispositifs anti-chevauchement est prescrit ne doivent être transportés que sur des wagons porteurs eux aussi équipés de tampons anti-crash et dispositifs anti-chevauchement, même si cela n'est pour l'instant pas exigé dans le RID.

Le groupe de travail permanent est convenu que l'innovation proposée pourrait améliorer la compétitivité du rail. Il a salué les mesures prises volontairement par BASF, mais a également estimé que les équipements prescrits pour les wagons-citernes transportant des marchandises très dangereuses devraient aussi être obligatoires pour les wagons porteurs utilisés pour le transport de ces nouveaux très grands conteneurs-citernes. Étant donné le grand intérêt du marché pour ces nouvelles technologies, la sécurité juridique devrait être établie le plus

rapidement possible.

Une discussion technique détaillée sera menée au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » qui, en plus de comparer les prescriptions actuellement applicables aux conteneurs-citernes et wagons-citernes, devra également formuler des questions relatives à la construction de ces conteneurs-citernes et les présenter au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

## Prochaine session

La 9<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu du 28 au 30 mai 2018 à Berne.

*Jochen Conrad*



## 52<sup>e</sup> SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU (GENÈVE, 27 NOVEMBRE - 6 DÉCEMBRE 2017)

Les décisions de la 52<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts de l'ONU, deuxième session du cycle 2017/2018, serviront de base commune aux prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport. Dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, elles seront également reprises dans les éditions 2021 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

**D**u 27 novembre au 6 décembre 2017 a eu lieu la 52<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, présidée par Duane Pfund (États-Unis d'Amérique), à laquelle 24 États disposant du droit de vote, 3 États observateurs, 6 organisations gouvernementales et 28 organisations non gouvernementales ont participé. Dans la mesure où toutes les décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU ont des répercussions sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses des différents modes de transport, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y était elle aussi représentée.

RID/ADR/ADN et de la 20<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU, la Réunion commune a reconnu la nécessité de mentionner dans la désignation officielle de transport du numéro ONU 3363, à côté des machines et appareils, également d'autres dispositifs, afin qu'il y ait concordance avec les nouvelles rubriques d'objets où ceux-ci sont définis comme des « machines, appareils ou autres dispositifs ».

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé cet élargissement de la désignation officielle de transport et modifié le libellé de la disposition spéciale 301 et de l'instruction d'emballage P 907 applicables au numéro ONU 3363.

En réponse à la question d'interprétation posée par le représentant de la Suisse sur le classement des ob-

Comme lors de la première session, seules quelques décisions définitives ont été prises au cours de cette deuxième session du cycle 2017 2018. La plupart des autres décisions pourront être reconsidérées dans le cadre des deux sessions restantes.

Les discussions ont principalement porté sur la classification des batteries au sodium ionique, sur l'agrément des citernes mobiles en matière plastique renforcée de fibres ainsi que sur le marquage multiple des emballages, grands récipients pour vrac (GRV) et grands emballages.

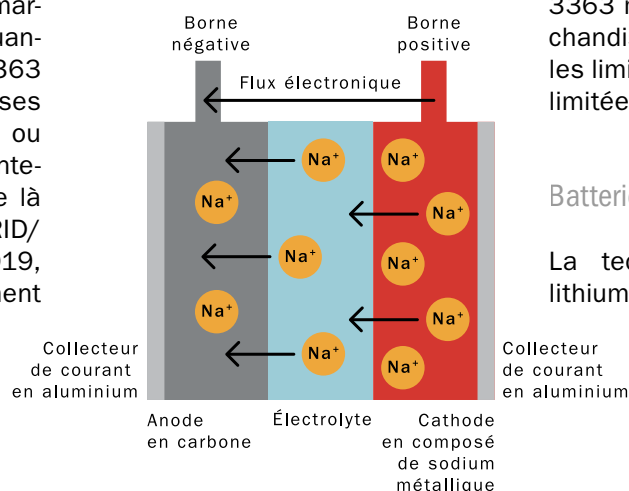
### Classification

#### Dénomination du numéro ONU 3363

De nouveaux numéros ONU seront introduits pour les objets dans l'édition 2019 du RID/ADR/ADN. Dans ce cadre, il a été décidé d'utiliser pour les objets ne contenant des marchandises dangereuses qu'en quantités limitées le numéro ONU 3363 existant (Marchandises dangereuses contenues dans des machines ou marchandises dangereuses contenues dans des appareils), jusque là exempté des prescriptions du RID/ADR/ADN. À partir de l'édition 2019, ce numéro ne sera plus entièrement exempté : certaines prescriptions du RID s'y appliqueront.

Lors de l'harmonisation du

#### Schéma de fonctionnement des batteries au sodium ionique (Source : UN/SCETDG/52/INF.11)



jets non nettoyés des nouveaux numéros ONU 3537 à 3547 transportés une fois vidés des marchandises dangereuses qu'ils contenaient, le Sous-comité d'experts de l'ONU a confirmé que ces objets ne devaient pas se voir attribuer le numéro ONU 3363 même si les quantités de marchandises dangereuses sont dans les limites définies pour les quantités limitées.

#### Batteries au sodium ionique

La technologie des batteries au lithium ionique a évolué et le sodium peut maintenant être utilisé comme source d'ions. Fabriquées de la même manière que les batteries au lithium ionique, les

batteries au sodium ionique offrent des densités de charge et des performances comparables, mais ont pour principaux avantages une meilleure disponibilité de la matière première et une plus grande sécurité. En raison de la disponibilité quasi illimitée du sodium, qui peut par exemple être extrait de l'eau de mer, leur coût de fabrication est également plus faible (voir Bulletin 1/2016, p. 18).

À la différence des batteries au lithium ionique, les batteries au sodium ionique résistent aux décharges complètes et ne sont donc pas endommagées si leur tension est portée à 0 V pour le transport ou le stockage. La décharge complète est un facteur important pour la sécurité de la batterie puisque l'état de charge influence grandement le dégagement de chaleur et ainsi la stabilité thermique de la batterie pendant le transport.

À l'heure actuelle, les batteries au sodium ionique ne sont pas mentionnées dans le règlement.

Le Royaume-Uni a soumis au Sous-comité d'experts de l'ONU un document détaillé sur le fonctionnement des batteries au sodium ionique, qui fait état des faibles dangers liés à ce type de batterie.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a estimé avoir besoin d'informations complémentaires avant de pouvoir prendre une décision quant à la manière dont seront traitées ces batteries dans le Règlement type de l'ONU (p. ex. ne pas les mentionner car elles ne sont pas considérées comme des marchandises dangereuses, les exempter expressément ou introduire des dispositions spéciales à leur endroit).

## Emballages

### Application de l'instruction d'emballage P 003 pour les grands objets

L'emballage d'objets sous pression pneumatique ou hydraulique (UN

3164) est soumis à l'instruction d'emballage P 003 : aucun modèle type éprouvé d'emballage n'est prévu mais la masse nette maximale admise par emballage est limitée à 400 kg par le renvoi aux prescriptions de la section 6.1.4 relatives à la construction. En revanche, le nouveau numéro ONU 3538 « Objets contenant du gaz inflammable, non toxique, n.s.a. », qui sera introduit dans l'édition 2019 du RID/ADR, pourra, selon la nouvelle instruction d'emballage P 006, être transporté non emballé ou sur des palettes tant que l'objet qui contient les marchandises dangereuses leur offre la même protection.

L'Allemagne a proposé que le transport sans emballage puisse également être une possibilité pour les objets de numéro ONU 3164 étant donné que la réglementation actuelle ne permet sinon pas le transport d'objets dont la masse nette dépasse 400 kg.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'étendre la disposition spéciale d'emballage PP 32 de l'instruction d'emballage P 003, qui autorise le transport sans emballage, aux objets robustes de numéro ONU 3164.

### Marquage des GRV pour la charge de gerbage maximale

La charge de gerbage maximale des grands récipients pour vrac doit être inscrite sur une plaque d'un matériau résistant à la corrosion (voir paragraphe 6.5.2.2.1) et apparaître sur le symbole prévu au 6.5.2.2.2.

Certains se sont donc demandé s'il ne serait pas suffisant d'utiliser le symbole et s'il était vraiment nécessaire que la charge de gerbage maximale soit également indiquée sur la plaque des GRV.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé de biffer la charge de gerbage maximale et la note de bas de page l'accompagnant de la liste des marques additionnelles requises au paragraphe 6.5.2.2.1.

### Marquage multiple des emballages, grands récipients pour vrac (GRV) et grands emballages

Les chargeurs ont de plus en plus tendance à utiliser des emballages répondant aux critères de conception et prescriptions d'épreuve de différents modèles types et disposant donc de différents agréments. Ces emballages ont en effet l'avantage de pouvoir être utilisés avec flexibilité. Il peut par exemple s'agir d'emballages autorisés pour des matières aussi bien liquides que solides ou encore de grands récipients pour vrac également agréés comme caisses.

Dans la pratique, il ressort que les autorités compétentes sont en désaccord quant à l'admissibilité du transport dans des emballages avec plusieurs agréments.

Pour l'industrie chimique, les agréments multiples devraient être expressément autorisés pour permettre une plus grande flexibilité dans l'utilisation des emballages, y compris les grands récipients pour vrac (GRV) et grands emballages. Parallèlement, il faudrait permettre le marquage multiple des emballages pour montrer qu'ils répondent aux prescriptions applicables à différents modèles types.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a dans un premier temps adopté les textes réglementant les marquages multiples aux chapitres 6.1, 6.5 et 6.6. Il traitera à sa prochaine session la question du marquage multiple des moyens de rétention répondant aux prescriptions de plusieurs de ces chapitres.

### Azote comprimé (no ONU 1066) comme agent de protection

C'est dans l'édition 2013 que des dispositions applicables aux wagons/véhicules et conteneurs contenant des matières présentant un risque d'asphyxie lorsqu'elles sont utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement ont pour la première fois été introduites dans la section 5.5.3

du RID. La neige carbonique (n° ONU 1845), l'azote liquide réfrigéré (n° ONU 1977) et l'argon liquide réfrigéré (n° ONU 1951) y sont cités comme exemple.

La Russie a soumis au Sous-comité d'experts de l'ONU une proposition qu'elle avait déjà présentée au groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2016, portant sur l'extension du champ d'application de la section 5.5.3 à d'autres matières pouvant présenter 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 (voir Bulletin 1/2017, p. 13).

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé plusieurs propositions de la Russie pour la modification de la section 5.5.3, permettant de clarifier que le terme « agent de conditionnement » désigne aussi les matières asphyxiantes utilisées comme agents de protection.

## Citernes mobiles

### Citernes mobiles en matière plastique renforcée de fibres

Les citernes mobiles utilisées aujourd'hui dans le monde pour le transport multimodal sont exclusivement métalliques (acier, aluminium ou alliage d'aluminium). Pour qu'il n'y ait pas de réaction entre le réservoir en métal et les marchandises dangereuses particulièrement corrosives, les citernes sont souvent pourvues d'un revêtement intérieur de protection. Au-delà des épreuves périodiques, c'est donc la durée de vie de ce revêtement protecteur qui empêche l'utilisation ininterrompue des citernes mobiles.

Les conteneurs-citernes en matière plastique renforcée de fibres peuvent d'ores et déjà être utilisés en transport terrestre européen. Les prescriptions pour leur construction et

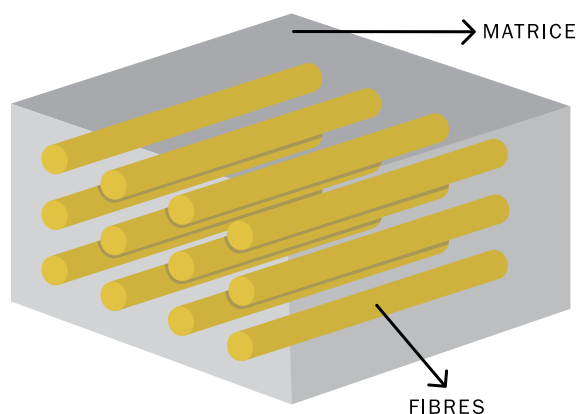
leur admission apparaissent au chapitre 6.9 du RID et de l'ADR.

Les plastiques renforcés de fibres sont des matériaux composés de fibres de renfort et d'une matrice plastique : les fibres servent à diriger les forces et à conférer au matériau la rigidité nécessaire tandis que la matrice tient les fibres en place, répartit les charges et protège également les fibres des agressions extérieures. C'est l'interaction de ces deux composants qui donne aux plastiques renforcés de fibres leurs caractéristiques particulières. Des fibres de verre, de carbone ou d'aramide sont souvent utilisées comme fibres de renfort, la matrice étant pour sa part constituée de résine époxydique, de polypropylène ou de polyamide. Grâce à leurs propriétés (faible poids, grande résistance à la fatigue, amortissement des vibrations), les plastiques renforcés de fibres sont en train de devenir une technologie-clé de la construction légère (p. ex. aéronautique, aérospatiale, construction automobile, construction navale et construction de ponts).

Par rapport aux citernes métalliques, les citernes mobiles en plastique renforcé de fibres présentent notamment les avantages suivants :

- poids moins élevé,
- résistance à la corrosion,
- aucun revêtement supplémentaire nécessaire,

### Système composite avec fibres et matrice [Source : Mark Opitz]



- conductivité thermique plus faible,
- plus grande résistance aux chocs,
- meilleure réparabilité,
- moindres coûts de transport, de fabrication et d'entretien.

S'appuyant sur les prescriptions du RID et de l'ADR, la Russie a soumis au Sous-comité d'experts de l'ONU une proposition pour l'adoption de dispositions pour la construction, l'agrément, le contrôle et l'utilisation de citernes mobiles en matière plastique renforcée de fibres dans le Règlement type de l'ONU. Le Sous-comité d'experts de l'ONU a salué cette proposition et institué un nouveau groupe de travail qui se consacrera à cette problématique dans les prochaines années. Le groupe de travail devra porter son attention sur les domaines suivants en particulier :

- l'évaluation des caractéristiques par rapport aux citernes métalliques (en se concentrant sur la résistance aux contraintes mécaniques et à la fatigue, la compatibilité chimique, le vieillissement, la résistance au feu et la résistance aux chocs),
- l'étude de différents matériaux pour les fibres et résines, y compris les nouvelles technologies,
- les différents processus de fabrication et méthodes d'évaluation des performances,
- la pertinence pour différentes classes de marchandises dangereuses,
- les prescriptions nationales, régionales ou internationales existant déjà en la matière,
- la nécessité d'épreuves et contrôles périodiques spécifiques, y compris après les travaux de réparation et les dégradations.

## Départ de M. Olivier Kervella

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a été informé dès l'ouverture de la session que M. Olivier Kervella prendrait sa retraite fin novembre 2017. Le service du personnel n'a pas fait droit à sa demande de continuer à travailler jusqu'à ses 65 ans révolus eu égard à une résolution de l'ONU entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018. Les notes diplomatiques adressées par plusieurs délégations au secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, appuyant sans réserve la requête de

M. Kervella et soulignant les conséquences négatives qu'aurait une vacance prolongée de son poste, n'y ont rien changé.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a conclu sa session en exprimant son estime et sa profonde gratitude pour le travail accompli par M. Kervella, pour son engagement et ses 35 années au service de l'Organisation des Nations unies dans le domaine du transport des marchandises dangereuses et du droit relatif aux produits chimiques. Ses grandes connaissances techniques manqueront au

Sous-comité, qui lui a présenté ses meilleurs vœux de réussite dans ses nouveaux projets.

## Prochaine session

La 53<sup>e</sup> session aura lieu du 25 juin au 4 juillet 2018 à Genève et poursuivra les travaux sur la 21<sup>e</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU.

*Jochen Conrad  
Katarina Guricová*

## UN NOUVEAU GROUPE DE TRAVAIL D'EXPERTS JURIDIQUES

Avec la COTIF comme base juridique et suivant les pratiques pertinentes de l'OTIF et d'autres organisations intergouvernementales, un groupe de travail consultatif d'experts juridiques sera lancé en 2018.

### Base juridique et besoins pratiques

Instrument international d'importance, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) pourvoit d'un droit ferroviaire international uniforme une cinquantaine d'États en Europe, en Asie et en Afrique, qui présentent différentes traditions juridiques et différents modes d'organisation du marché ferroviaire, tant d'un point de vue économique que technique.

L'un des objectifs de l'OTIF est de favoriser, améliorer et faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment en établissant des régimes de droit uniforme et en veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation (article 2, COTIF). Le corpus juridique de la COTIF garantit la sécurité juridique et réduit les coûts résultant de l'utilisation contrainte de différents systèmes juridiques et de l'évolution des besoins commerciaux et économiques. À ce titre, il est nécessaire de surveiller, appuyer et promouvoir l'application de la réglementation applicable, tant en interne au sein de l'Organisation, qu'en externe auprès des parties intéressées.

Face aux évolutions du marché ferroviaire, il importe que la COTIF soit adaptable ; le traitement des règles de droit ferroviaire souples et contraignantes doit donc être rationalisé. L'évolution du droit contraignant implique des modifications et ajouts à la COTIF même ainsi que l'adoption de nouveaux traités internationaux contraignants dans le cadre de l'OTIF (article 2). Le droit souple correspond pour sa part à l'adoption de recommandations, de déclarations ou encore de codes de conduite juridiquement non contraignants. Par-dessus tout, le

droit ferroviaire international ne s'inscrit pas dans un vide réglementaire : il interagit avec d'autres domaines de droit. Une approche interdisciplinaire complète est donc nécessaire, tant en droit que dans la pratique.

La mise en place d'une structure institutionnelle adaptée et d'un plan de veille permettrait d'atteindre les objectifs de l'Organisation et de tirer pleinement parti de la COTIF. C'est la raison pour laquelle le programme de travail 2018-2019 de l'OTIF approuvé par le Comité administratif en sa 128<sup>e</sup> session le 5 décembre 2017 prévoit l'institution d'un groupe de travail d'experts juridiques, qui sera également discutée à la 26<sup>e</sup> session de la Commission de révision (27 février 1<sup>er</sup> mars 2018).

### Rôle et attributions

Le groupe de travail d'experts juridiques sera chargé de travaux préparatoires et aura une fonction consultative. Son rôle sera d'assister les organes existants visés à l'article 13, § 1, de la COTIF dans le domaine juridique, de faciliter leur fonctionnement et de veiller à la gestion efficace de la Convention. Les activités du groupe de travail seront limitées à la sphère juridique et concerneront le droit des transports et le droit public international, et en particulier tous les domaines juridiques généraux pertinents pour le trafic ferroviaire international. En revanche, elles n'incluront pas les questions « techniques » spécialisées comme le transport de marchandises dangereuses, l'interopérabilité et la sécurité qui sont traitées par des commissions et groupes de travail spécifiques.

Le groupe de travail n'aura pas d'autorité particulière au titre de la CO-

TIF pour l'interprétation des dispositions de la Convention et d'autres actes juridiques et ne sera pas habilité à prendre des décisions contraignantes. Les organes compétents de l'Organisation pourront néanmoins suivre ses interprétations et adopter les mesures qu'il propose et c'est donc à eux qu'il appartiendra de prendre les décisions contraignantes. Ainsi, les propositions du groupe de travail concernant la modification de la Convention devront être examinées par la Commission de révision et adoptées par l'Assemblée générale. Avec ses avis juridiques, le groupe de travail ne fera qu'assister les organes compétents, qui resteront libres de suivre les avis ou de les rejeter.

Le groupe de travail d'experts juridiques sera ouvert à tous les membres de l'OTIF et aux parties intéressées (en qualité d'observateur), en particulier aux associations, aux organisations intergouvernementales partenaires ainsi qu'aux entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, détenteurs de wagons, etc.

*Le groupe de travail d'experts juridiques sera chargé de :*

- *préparer des projets de modifications ou ajouts à la Convention ;*
- *fournir des conseils et une assistance juridique ;*
- *promouvoir et faciliter le fonctionnement et la mise en œuvre de la COTIF ;*
- *surveiller et évaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF ;*
- *servir de lieu d'échanges et de réflexion où les membres de l'OTIF pourront soulever et discuter des questions juridiques pertinentes.*



## Programme de travail

Le programme de travail 2018-2021 devrait inclure les priorités suivantes :

- Établir un plan de veille et d'évaluation de l'application et de la mise en œuvre de la COTIF

*Différentes solutions sont adoptées à l'échelle internationale, qui vont de rapports individuels des États à des bases de données spécialisées des pratiques judiciaires et administratives pertinentes. Le groupe de travail devra convenir d'un plan de veille adéquat et le proposer.*

- Étudier les interfaces entre les réglementations douanières et de transport afin de garantir un trafic international ferroviaire performant (particulièrement important pour le fret)

*Aux termes de l'article 6, § 7, des RU CIM, en cas d'un transport empruntant le territoire douanier de l'UE ou un territoire sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7 des mêmes RU CIM.*

*Entré en vigueur le 30 octobre 2013, le*

*Code des douanes de l'Union est applicable depuis le 1<sup>er</sup> mai 2016. Éléments de modernisation des douanes, son objectif premier est la numérisation de toutes les formalités douanières d'ici au 31 décembre 2020. Dans la mesure où le contrat de transport CIM et la procédure de transit simplifiée ne seront plus liées, le groupe de travail devrait examiner la situation et présenter des propositions concernant les questions douanières relatives au transport de marchandises par le rail.*

- Étudier la numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport

*La Commission européenne a décidé de définir une stratégie numérique pour le secteur des transports et de la logistique en Europe dans le cadre du projet de « forum sur le numérique dans les transports et la logistique », qui se penche notamment sur l'utilisation et la reconnaissance des documents de transport électroniques.*

*Ces travaux pourraient se répercuter sur les dispositions des RU CIM, et en particulier sur leur article 6, § 9, aux termes duquel la lettre de voiture peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données. Le groupe de travail pourra mettre au point une stratégie à ce sujet.*

- Un contrat uniforme pour les sillons ferroviaires internationaux

*Augmenter la part modale du fret est inconcevable sans une réelle fluidité du trafic international et surtout sans mécanisme simple d'attribution des sillons. À partir des règles internationales existantes, à savoir les RU CUI, et sur le modèle du CCU basé sur les CUV, un cadre juridique uniforme et coordonné pourrait être mis en place par le secteur pour l'utilisation des sillons internationaux, avec le concours de l'OTIF.*

- Autres questions

*Tout organe de l'OTIF ou membre du groupe de travail pourra proposer d'autres points pertinents, par exemple les conditions d'accès au marché ou la révision d'un appendice particulier.*

## Coup d'envoi du groupe de travail

Le Secrétaire général prévoit de convoquer la première session du groupe de travail au premier semestre 2018.

Aleksandr Kuzmenko

## CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2018

DATE	RÉUNION		LIEU
12 - 16 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne - Suisse
28 - 30 mai	9 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse
30 mai	55 <sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse
31 mai - 1 <sup>er</sup> juin	129 <sup>e</sup> session du Comité administratif		Berne - Suisse
12 - 13 juin	11 <sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques		Berne - Suisse

## ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2018

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
12 - 13 mars	Middle East Rail 2018	Gouvernement des Émirats arabes unis	Dubaï
16 - 17 mars	Forum de Crans Montana sur l'Afrique et la coopération Sud-Sud	Forum de Crans Montana	Dakhla - Maroc
22 mars	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse
5 avril	Forum international des transports (FIT) - Conférence « Global Transport Security and Safety »	FIT, OCDE, ministère des transports de la République de Lettonie	Riga - Lettonie
10 - 12 avril	Conférence de rédaction et de traduction de l'ADN	CCNR	Strasbourg - France
8 - 10 mai	10 <sup>e</sup> Congrès mondial sur la grande vitesse	UIC	Ankara - Turquie
15 - 18 mai	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
15 - 17 mai	104 <sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP. 15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
23 - 25 mai	Forum international des transports (FIT) – Sommet 2018: « Transport Safety and Security »	FIT, OCDE	Leipzig - Allemagne
12 - 13 juin	Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)	CEE-ONU	Genève - Suisse
25 juin - 4 juillet	53 <sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse
27 - 28 juin	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse
4 juillet	European Training Centre for Railways (ETCR) Présentation	Collège d'Europe, Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	Bruges - Belgique
4 - 5 juillet	Groupe d'experts CIM/SMGS	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](mailto:media@otif.org)

Il est également possible de consulter le Bulletin sur le site internet de l'OTIF ([www.otif.org](http://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](mailto:info@otif.org) | [www.otif.org](http://www.otif.org)