



Bulletin des transports internationaux ferroviaires

122^e année : N° 1 / 2014



SOMMAIRE

Actualités

Participation de l'OTIF en tant qu'observateur
à une réunion de l'OSJD, Tbilissi 5

Atelier commun OTIF / ERA, Bonn 6

Visite de l'OTIF aux réunions de l'OCE,
Téhéran 6

Retrait des déclarations,
article 42, § 1 COTIF 7

Évolution droit ferroviaire

Principes de la STI TAF 9

44^e session du Sous-Comité d'experts du
transport des marchandises dangereuses
de l'ONU, Genève 12

2^e session du groupe de travail permanent
de la Commission d'experts du RID,
Copenhague 14

25^e Commission de révision de l'OTIF 17

Mise à jour des listes des lignes 18



Éditorial



Par **François Davenne**,
Secrétaire général de l'OTIF

L'OTIF crée du droit des contrats de transport, mais aussi du droit technique. On oublie trop souvent cette composante, elle est pourtant dynamique et en constante évolution.

C'est un peu la caractéristique des ingénieurs d'aimer faire et développer, mais de se sentir moins à l'aise lorsqu'il s'agit d'expliquer les enjeux de leurs travaux.

Ce bulletin, placé sous le signe des échanges de données pour le fret et les matières dangereuses, leur donne la parole.

François Davenne



Participation de l'OTIF comme observateur à la réunion du groupe d'experts de la Commission « Politique des transports et stratégie de développement » de l'OSJD Tbilissi, 18-20 février 2014

Du 18 au 20 février 2014, le service juridique de l'OTIF s'est rendu à Tbilissi (Géorgie) pour assister comme observateur à une réunion du groupe d'experts de la Commission « Politique des transports et stratégie de développement » de l'OSJD, organisée par les Chemins de fer de Géorgie.

La réunion portait sur le développement et la mise en pratique de certaines mesures pour améliorer les corridors de fret de l'OSJD.



Avec la participation des représentants des chemins de fer de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan, de la Bulgarie, de l'Estonie, de la Géorgie, de la Hongrie, du Kazakhstan, de la Lituanie, de la Moldavie, de la Pologne, de la Russie et de l'Ukraine, l'OTIF a pu faire une présentation sur la facilitation ferroviaire et la mise en place des trois corridors OTIF reliés aux corridors de l'Union européenne et de l'OSJD.

Elle a également annoncé la convocation d'une Commission de facilitation pour le deuxième semestre 2014.

La réunion était particulièrement intéressante pour l'OTIF en vue de la préparation de la Commission de facilitation ferroviaire, car il s'agissait de voir ce que font les autres organisations internationales dans ce domaine et d'en retirer des enseignements pour les mettre en pratique au sein de notre Commission.

L'OTIF a pu constater que les corridors de l'OSJD traités au cours de la réunion (corridors 4, 6 et 11) fonctionnent de manière satisfaisante et que les réseaux inclus dans chaque corridor s'efforcent de les améliorer en proposant non seulement des plans d'action à cet effet mais aussi des propositions visant à étendre les corridors déjà instaurés à de nouvelles lignes.

Carlos del Olmo





Atelier commun entre l'OTIF et l'ERA Bonn, le 6 février 2014

Le 6 février 2014 s'est tenu à Bonn le premier atelier commun entre l'ERA et l'OTIF, dont le sujet était l'interchangeabilité des voitures de passagers. Il s'agit d'un élément important pour les réseaux car il conditionne la capacité à s'échanger des voitures pour composer des trains internationaux : par exemple, des voitures allemandes dans un train de nuit français.

Même si ce type de composition est devenu plus rare avec l'apparition des rames automotrices, il s'agit d'une pratique encore répandue en trafic international, d'où l'intérêt de l'OTIF pour cette question.

Le débat lors de cette journée a été très riche et a permis à l'ensemble des intervenants d'être sensibilisés à cette problématique.

La difficulté est que le *Regolamento Internazionale delle Carozze* (RIC) ne constitue pas une réglementation technique pouvant être utilisée telle quelle dans une STI. Un travail de développement de spécifications techniques supplémentaires dans la STI peut donc s'avérer nécessaire pour faciliter l'interchangeabilité des voitures de passagers. Le groupe est donc convenu, et c'est une autre première, qu'il fallait demander à la CER d'identifier précisément la nécessité des spécifications techniques pour l'échange des wagons. Cela s'est traduit par l'envoi d'une lettre commune ERA/OTIF le 24 février 2014.

Pour être autorisé/admis au trafic international, un véhicule doit satisfaire aux prescriptions juridiques applicables en vertu de la législation de l'UE ou des Règles uniformes ATMF (à savoir les STI/PTU, les spécifications nationales notifiées, etc.). Ces prescriptions ne couvrent cependant pas les détails techniques des interfaces entre véhicules. En conséquence, une voiture de voyageurs satisfaisant à toutes les prescriptions juridiques ne dispose pas forcément des interfaces la rendant apte à l'échange en trafic international. Cela signifie que pour l'échange de voitures en trafic international, les entreprises de transport ferroviaire doivent convenir d'interfaces techniques, en plus des prescriptions juridiques (via par exemple l'accord RIC).

Conformément aux conclusions de l'atelier, la CER a été invitée à fournir des informations sur les voitures de voyageurs quant aux sujets suivants :

1. Inventaire des besoins du marché.
2. Liste de toutes les spécifications (existantes ou non) dont le secteur a besoin, en spécifiant les modes d'évaluation/application existants ou à créer.
3. Nécessité de développer des normes, des fiches UIC, guides d'application, etc.
4. Analyse de la nécessité de marquages particuliers.

La CER devrait terminer ses travaux à l'horizon de juin 2014. Cette proposition sera analysée conjointement par la Commission européenne, l'OTIF et l'ERA et les résultats de cette analyse seront transmis à la CER et au groupe de travail technique permanent de l'OTIF.

François Davenne

Visite de l'OTIF aux réunions de l'Organisation de coopération économique (OCE) Téhéran, 2-4 mars 2014

L'OTIF s'est rendue à Téhéran pour assister aux réunions de l'Organisation de coopération économique (OCE) qui ont eu lieu les 2, 3 et 4 mars 2014.

Le sujet principal était les trains de conteneurs circulant dans les États membres de l'OCE, à savoir l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, l'Iran, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Pakistan, le Tadjikistan, le Turkménistan et la Turquie.

L'OTIF, représentée par le chef de son service juridique, M. del Olmo, a participé à ces réunions pour la première fois.

L'OTIF a pris part aux débats dans plusieurs réunions et groupes de travail, notamment les groupes de travail de haut niveau sur les trains de conteneurs de l'OCE.

La question de l'emploi des lettres de voiture CIM par les chemins de fer du Pakistan a été soulevée et l'OTIF a été sollicitée pour proposer des solutions.

Il a été suggéré que l'OTIF et le CIT prévoient l'organisation d'un séminaire de formation pour mieux expliquer l'emploi des lettres de voiture CIM.

Les réunions de l'OCE ont été l'occasion pour l'OTIF de renforcer ses contacts avec cette organisation de grande importance pour cette région ainsi qu'avec les chemins de fer de l'Iran, de la Turquie et du Pakistan.

Dans le cadre des relations OTIF-OCE, l'OTIF est invitée à participer à un séminaire qui aura lieu en septembre 2014 à Téhéran en présence notamment des chemins de fer iraniens.

Carlos del Olmo





Retrait des déclarations à l'article 42, § 1 de la COTIF

L'article 42 de la COTIF prévoit que tout État membre peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas en tout ou en partie un ou plusieurs appendices à la Convention.

Dans un instrument délivré le 3 février 2014, la France a retiré sa déclaration faite à l'appendice APTU avec effet immédiat. Elle a également délivré un instrument le 4 mars 2014 et a retiré sa déclaration faite à l'appendice CUI, également avec effet immédiat. La déclaration de non application au sujet de l'appendice ATMF devrait être retirée dans les prochains mois.

À ce jour, **17 États membres** de l'OTIF également membres de l'UE ont retiré leur déclaration. Il s'agit de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, du Danemark, de la Finlande, de la Grèce, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Lituanie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovaquie et de l'Estonie.

Ces retraits interviennent en raison de l'accord conclu entre l'Union européenne et l'OTIF concernant l'adhésion le 23 juin 2011 de l'UE à la Convention internationale des transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980, dans la teneur du protocole de Vilnius du 3 juin 1999 (COTIF 1999).

Pour un aperçu général du champ d'application de la COTIF et des réserves, prière de se référer à **la carte ci-dessous** et au **tableau récapitulatif à la page suivante**.



Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge Geographical scope of COTIF and its appendices

État au 4 mars 2014
Stand 4. März 2014
Situation on 4th March 2014

-  Tous les appendices de la COTIF (33)
Alle Anhänge des COTIF (33)
All COTIF appendices (33)
-  Sans ATMF (2)
Ohne ATMF (2)
Without ATMF (2)
-  Sans CUI/APTU/ATMF (5)
Ohne CUI/APTU/ATMF (5)
Without CUI/APTU/ATMF (5)
-  Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
-  Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
-  COTIF 1999 pas encore ratifiée (3)
COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (3)
COTIF 1999 not yet ratified (3)
-  Suspension de la qualité de membre (2)
Ruhe der Mitgliedschaft (2)
Membership suspended (2)
-  Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)

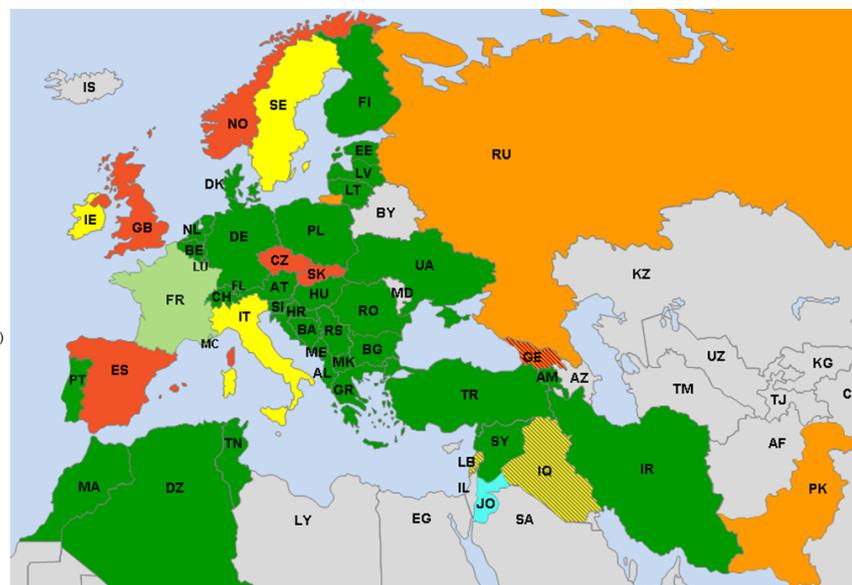


Tableau récapitulatif du champ d'application de la COTIF et ses appendices

	CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	Convention non ratifiée	Commentaires
AL		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DZ		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AM		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AT		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} juillet 2011
BE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 8 février 2012
BA		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
BG		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 17 décembre 2012
HR		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CZ		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DK		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 7 juillet 2011
EE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 9 août 2013
FI		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} juillet 2011
FR		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les APTU levées avec effet au 3 février 2014 et contre les CUI avec effet au 4 mars 2014
GE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012 et contre les APTU/ATMF au 1 ^{er} janvier 2013
GR		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 13 septembre 2011
HU		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 16 février 2012
IR		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IQ		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Qualité de membre de l'OTIF suspendue
IE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IT		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LV		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 26 avril 2013
LB		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Qualité de membre de l'OTIF suspendue
FL		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LT		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 10 novembre 2011
LU		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 11 janvier 2012
IMK		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MC		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ME		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NL		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012
NO		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
PL		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012
PT		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 13 mai 2013
RO		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} mars 2013
RU		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
RS		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SK		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SI		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 19 octobre 2012
ES		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CH		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TN		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
PK		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
GB		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
UE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		

 État membre de l'OTIF et de l'UE
 État membre de l'OTIF uniquement





STI TAF

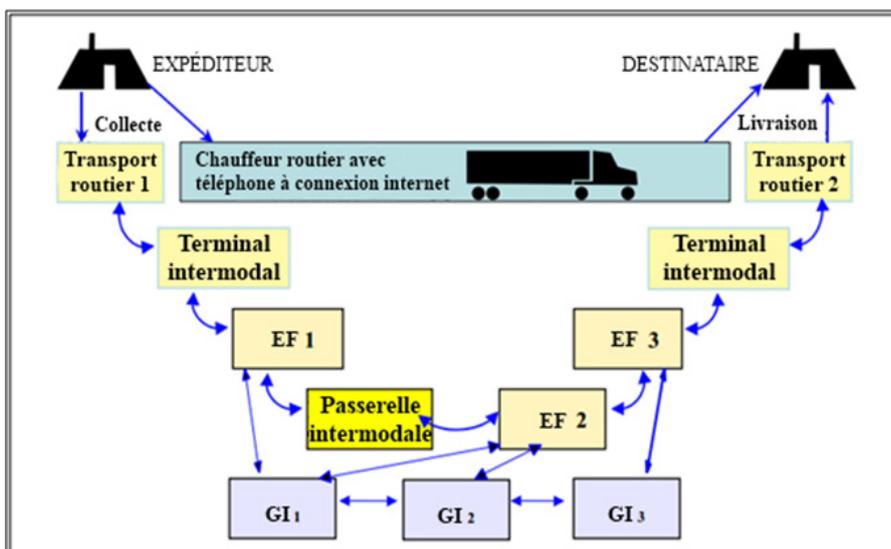
Introduction

Le présent article entend expliquer les principes de la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « Applications télématiques au service du fret », publiée en tant que règlement no 62/2006 de la Commission, et son importance pour le trafic ferroviaire international.

Problématique

Le schéma ci-dessous compare le déroulement d'une opération de fret par la route et par le rail. Lorsque des marchandises sont transportées par chemins de fer, apparaissent de multiples interfaces entre les différentes parties impliquées (**expéditeur, entreprise ferroviaire (EF), gestionnaire d'infrastructure (GI), etc.**). La coopération de ces entités va de pair avec leur échange d'information, nécessaire au bon déroulement de la chaîne de transport. En transport routier, ces échanges d'information ont lieu entre les expéditeurs, destinataires et sociétés de transport, tandis qu'en transport ferroviaire, en raison des multiples interfaces, ces échanges d'information sont plus complexes, comme le montre l'illustration no 1.

Illustration 1 : Interfaces-clés en transport de marchandises¹



Afin de faciliter le fret ferroviaire, différentes entités (clients, GI, EF, etc.) ont commencé à développer toutes sortes de systèmes informatiques pour l'échange de données relatives à la chaîne de transport. Malheureusement, ce développement n'a pas fait l'objet d'une étroite coopération internationale, ce qui a eu pour conséquence que :

- la plupart des systèmes informatiques peuvent servir à échanger des données nationalement mais pas à l'international ;
- les données sont pour la plupart enregistrées dans des formats différents et ne sont donc pas lisibles par les autres systèmes qui ne supportent pas ces formats ;

¹ R. BERGER, AEIF, «TELEMATIC APPLICATIONS» Subsystem for Freight Services: FIGURES AND SEQUENCE DIAGRAMS OF THE TAF TSI MESSAGES, 2004.

- chaque système a été élaboré dans un but différent : certaines EF se sont concentrées sur le développement d'applications informatiques pour l'exploitation et la gestion des wagons, d'autres sur les procédures commerciales, etc.).

Il y a eu par le passé diverses tentatives de création d'une plateforme commune pour l'échange de données international en fret ferroviaire, mais seuls quelques organismes participaient à ces projets. En conséquence, il existe de très nombreux systèmes pour l'échange de données, qui ne peuvent en règle générale pas communiquer entre eux, et pas d'environnement normalisé à cet effet, principalement sur le plan international.

Cette situation est incompatible avec la politique ferroviaire de l'UE, dont l'objectif est de rendre les anciens systèmes ferroviaires nationaux interopérables via l'harmonisation technique. L'objectif de l'UE est de créer un espace ferroviaire européen commun. La **directive no 2008/57/CE de l'UE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté** définit le concept d'interopérabilité et détermine comment y parvenir.

Elle énonce les conditions à remplir pour atteindre l'interopérabilité au sein de l'UE. Celles-ci sont spécifiées dans les **spécifications techniques d'interopérabilité (STI)** relatives aux sous-systèmes structuraux « Infrastructure », « Énergie », « Contrôle-commande et signalisation » et « Matériel roulant » et aux sous-systèmes fonctionnels « Exploitation et gestion du trafic », « Maintenance » et « Applications télématiques au service des passagers et au service du fret ».

La **STI TAF (Applications télématiques au service des passagers et au service du fret)** a été publiée en tant que **règlement n° 62/2006** de la Commission.

Elle a été développée dans le but de faciliter les échanges internationaux d'information sur le fret transfrontalier et établit

les normes fonctionnelles et techniques pour l'échange d'informations entre les GI, les EF et les autres parties prenantes. Un échange uniforme d'informations accroîtrait l'efficacité et la qualité des services, réduirait les coûts de manutention du fret et permettrait de mieux informer les clients.

La création d'une plateforme d'échange de données uniformes pour le trafic ferroviaire au sein de l'UE au sens de la STI TAF regroupe les points suivants (*v. page suivante*) :

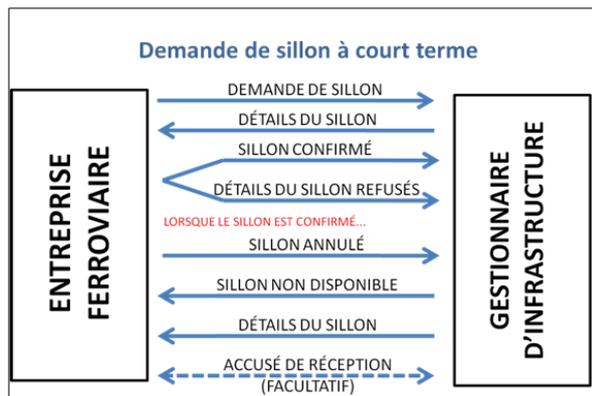


Illustration 2 : Flux de données pour les demandes de sillon à court terme

1. La STI TAF prévoit des procédures et protocoles d'échange de données pour les fonctionnalités suivantes :

- Données des documents de suivi
- Demande de sillon à court terme (cf. illustration 2)
- Préparation du train
- Prévion de circulation du train
- Informations d'interruption de service
- Localisation du train
- Heure d'arrivée/d'échange prévue
- Mouvements des wagons
- Rapports d'échanges

Les paramètres suivants doivent être définis de manière harmonisée :

- **Quand** (à quel moment d'une procédure spécifique)
- **Quoi** (quels types d'informations et de données)
- **Qui** (partenaire ou partenaires)
- **Comment** (sous quelle forme) **les données doivent-elles être échangées entre les partenaires.**

2. Bases de données :

Afin d'obtenir les données pour les messages requis (p. ex. identification du lieu, spécification technique du wagon, etc.), la STI TAF prescrit en outre que des bases de données auxiliaires doivent être mises en place au sein des différentes entités associées à la STI TAF :

- la **base de données des avis de restriction d'infrastructure**, que les GI doivent installer et qui spécifie toutes les restrictions sur le réseau ;
- les **fichiers de référence**, qui comportent l'identifiant unique du lieu, de l'entreprise, etc. dans toute l'UE ;
- la **base de données de référence du matériel roulant**, qui comporte les données techniques et administratives sur les wagons ;
- la **base de données opérationnelle des wagons et des unités intermodales (WIMO)**, qui sert à stocker et mettre à disposition les données nécessaires à des fins opérationnelles et pour le suivi des wagons ;

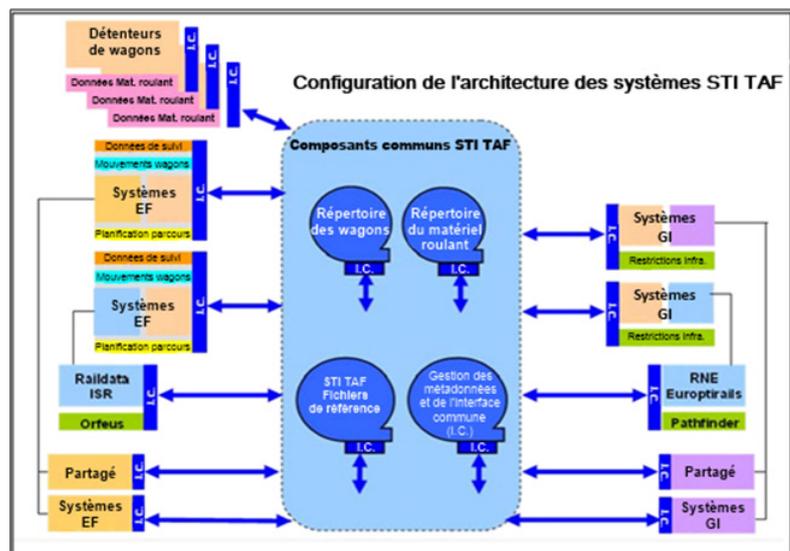
- le plan d'acheminement des wagons / unités intermodales, qui est utilisé pour la planification dynamique de l'acheminement.

3. Interface commune

À l'heure actuelle, les différents systèmes informatiques produisent des messages dans différents formats. La STI TAF prescrit donc l'utilisation obligatoire d'une « **interface commune** ». Son utilisation garantit que tous les systèmes nécessaires à la mise en œuvre de la STI TAF (anciens systèmes internes des EF et GI, bases de données, etc. ; cf. illustration 3) peuvent communiquer grâce à un format de message normalisé. Le recours à une interface commune n'empêche pas l'utilisation d'anciens systèmes non normalisés : les interfaces communes mettent les données de sortie de ces systèmes au format de message normalisé TAF, grâce auquel il peut être compris par les autres systèmes auparavant incompatibles.

La STI TAF est en cours de mise en application au sein de l'UE. Les EF et GI européens pour le fret ont uni leurs forces et fondé des organisations comme RAILDATA (association d'EF) et RNE (association de GI) afin de développer les

Illustration 3 : Architecture globale de la STI TAF¹

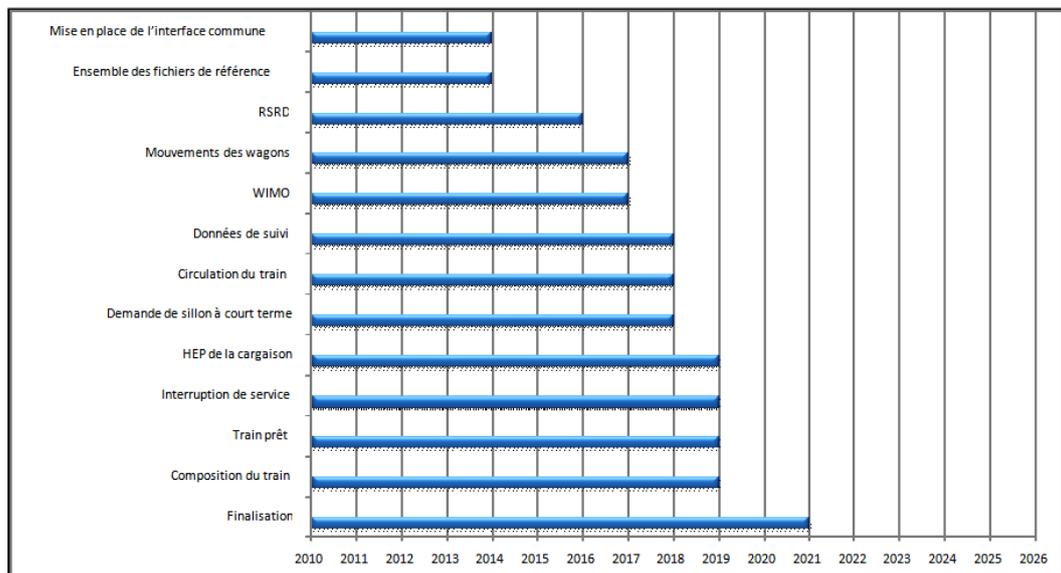


applications prévues par la STI TAF. Le secteur lui-même est également actif et a développé la base de données RSRD2 qui sert non seulement les objectifs de la STI TAF, mais inclut également des fonctions supplémentaires pour satisfaire aux exigences de bases de parties prenantes. Un groupe composants communs UIC a été créé et chargé de développer l'interface commune et les fichiers de référence.

¹ Agence ferroviaire européenne, STRATEGIC EUROPEAN DEPLOYMENT PLAN FOR THE EUROPEAN-WIDE IMPLEMENTATION OF THE TECHNICAL SPECIFICATION FOR INTEROPERABILITY TELEOMATIC APPLICATIONS FOR FREIGHT (TAF TSI); Deliverable 3 – Overall TAF system development plan from-concept-to-delivery, 2007.



Illustration 4 : Dates de mise en œuvre prévues²



Ces derniers temps, de nombreux anciens systèmes informatiques des EF et GI sont en cours de mise à jour afin de répondre aux exigences de la STI TAF, généralement selon les étapes suivantes :

1. ajustement des systèmes informatiques nationaux des EF et GI à la STI TAF ;
2. installation de l'interface commune ;
3. mise en place des bases de données auxiliaires prescrites.

Selon le plan directeur y afférent, la mise en œuvre de la STI TAF devrait être achevée d'ici 2021, mais la plupart des fonctionnalités devraient déjà être en place d'ici 2019.

Portée de la STI TAF en dehors de l'UE

Le trafic ferroviaire peut également provenir ou avoir pour destination des pays de l'OTIF non membres de l'UE. L'OTIF étudie donc comment ses États membres non membres de l'UE pourraient rejoindre l'espace harmonisé d'échange de données pour le fret ferroviaire international. La plupart des applications informatiques nécessaires pour la mise en œuvre de la STI TAF sont ouvertes aux pays non membres de l'UE et les solutions techniques ne devraient donc pas poser problème.

En revanche, des questions importantes se posent quant au financement de cette mise en œuvre et à la nécessité ou non d'utiliser l'intégralité des messages prescrits par la STI TAF. Les messages de la STI TAF se basent sur les principes de l'interopérabilité, laquelle va de pair avec la libéralisation du marché ferroviaire de l'UE, ce qui n'est pas forcément le cas dans les pays de l'OTIF non membres de l'UE. Néanmoins, il y a toujours eu un besoin d'informations sur l'interopérabilité et le concept unifié de STI TAF offre, pour les pays non membres de l'UE également, une plateforme très intéressante pour l'échange de données en fret ferroviaire international.

Lien vers la STI TAF, [cliquez ici ! @](#)

Lien vers la page de l'Agence ferroviaire européenne consacrée à la STI (en anglais), [cliquez ici ! @](#)

Jan Hampf

² Agence ferroviaire européenne, Plan directeur pour la STI TAF (TAF TSI Master Plan) – v4.0, 2013.



44^e session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, du 25 novembre au 4 décembre 2013)

Du 25 novembre au 4 décembre 2013 a eu lieu la 44^e session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, présidée par Jeff Hart, chef du service des marchandises dangereuses du ministère des transports du Royaume-Uni.

21 États disposant du droit de vote, 1 État observateur et 27 organisations non gouvernementales y étaient représentés.

Étant donné que toutes les décisions du Sous-Comité d'experts de l'ONU se répercutent sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses de tous les modes de transport, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y étaient elles aussi représentées.

Cette session était la deuxième de la période biennale 2013/2014, dont les décisions seront reprises par l'OTIF dans l'édition 2017 du RID et par la CEE-ONU dans l'ADR et l'ADN 2017, dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses.

Clarification de la définition d'aérosol (ONU 1950)

À la demande de la France, une clarification a été apportée à la définition de l'aérosol en précisant sa nature d'objet. La pratique montre qu'un aérosol est souvent assimilé par erreur à un emballage intérieur d'emballage combiné, contenant la substance destinée à générer l'aérosol ainsi que le gaz propulseur lui-même. Cela entraîne notamment des difficultés pour l'agrément des emballages pour le transport d'aérosols.

Transport des monométhyl-diphénylméthane halogénés qui risquent de former des dioxines

Les monométhyl-diphénylméthane halogénés ont des propriétés chimiques et écotoxicologiques semblables à celles des diphenyles polychlorés (PCB) et des terphenyles polychlorés (PCT) et peuvent eux aussi former des dioxines en cas d'incendie. Cependant, ils ne sont par définition ni des PCB ni des PCT, et ne peuvent donc se voir attribués les numéros ONU 3151 ou 3152. La directive européenne 96/59/CE concernant l'élimination des polychlorobiphényles et des polychloroterphenyles (PCB et PCT) considère toutefois différents monométhyl-diphénylméthane halogénés comme des PCB.

Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a approuvé une proposition de l'Allemagne visant à étendre les numéros ONU 3151 et 3152 aux monométhyl-diphénylméthane halogénés.

Introduction de dispositions adaptées au transport des systèmes de stockage d'ammoniac adsorbé

Les fournisseurs automobiles ont développé une nouvelle technologie visant à réduire la quantité d'oxyde d'azote dans les gaz d'échappement. Ces systèmes ont recours à des sels ayant la propriété d'adsorber l'ammoniac anhydre, qui est ensuite désorbé par élévation de température et injecté dans le système d'échappement. Le sel le plus utilisé à cet effet est le chlorure de strontium.

Pour le classement aux fins du transport, les propriétés suivantes, déterminées à l'aide d'épreuves, doivent être prises en compte :

- La matière possède les propriétés des matières solides dangereuses pour l'environnement (classe 9).
- Il s'agit d'une matière solide hydroréactive qui libère l'ammoniac au contact des quantités d'eau correspondant à la classe 4.3. Toutefois, ce danger n'apparaît pas dans les différentes classes de la réglementation pour les matières dangereuses puisque les gaz libérés ne sont pas inflammables. Il faut de plus tenir compte du fait que l'ammoniac n'est libéré qu'en présence de petites quantités d'eau. Soluble, l'ammoniac se dissout dans les grandes quantités d'eau et n'est plus libéré.
- Dans des conditions de températures normales, l'ammoniac n'est pas libéré.

Lorsque le Sous-Comité d'experts de l'ONU avait pour la première fois traité cette question en juin 2013, plusieurs délégations avaient estimé que cette matière pouvait répondre aux nouveaux critères pour les gaz adsorbés. En raison des caractéristiques d'adsorption et de l'emballage, une exemption pouvait cependant être envisagée.

Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a adopté le projet de disposition spéciale présenté par la France pour les numéros ONU 1005 (ammoniac anhydre) et 3516 (gaz adsorbé toxique, corrosif, n.s.a.). Lorsque les limites supérieures de pression pour certaines températures, les limites de poids et les exigences pour les récipients fixées dans la disposition spéciale sont respectées, il n'est pas nécessaire d'observer les autres prescriptions du RID/ADR/ADN.

Disposition spéciale TP 23 pour les citernes mobiles

À l'heure actuelle, la disposition TP 23, selon laquelle les conditions spéciales doivent être prescrites par l'autorité compétente, s'applique uniquement au numéro ONU 1966 Hydrogène, liquide réfrigéré. Les conditions spéciales prescrites par les diverses autorités compétentes peuvent être très différentes selon les pays ou les différents modes



de transport, ce qui entraîne des difficultés en transport international et multimodal. Selon l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), si ces conditions spéciales sont réellement nécessaires, elles devraient être fixées de manière uniforme dans le Règlement type de l'ONU. Toutefois, pour l'EIGA, l'instruction de transport en citerne mobiles T 75 assignée à cette matière prescrit déjà toutes les exigences nécessaires.

Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a adopté la proposition de l'EIGA de supprimer la TP 23.

Revois à des normes ISO au 6.2.2

Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a approuvé l'introduction des normes révisées suivantes, relatives à la conception, la construction et l'essai des bouteilles à gaz composites :

- ISO 11119-1:2012 Bouteilles à gaz – Bouteilles à gaz rechargeables en matériau composite et tubes – Conception, construction et essais – Partie 1 : Bouteilles à gaz frettées en matériau composite renforcé par des fibres et tubes d'une contenance allant jusqu'à 450 l ;
- ISO 11119-2:2012 Bouteilles à gaz – Bouteilles à gaz rechargeables en matériau composite et tubes – Conception, construction et essais – Partie 2 : Bouteilles à gaz composites entièrement bobinées renforcées par des fibres et tubes d'une contenance allant jusqu'à 450 l avec liners métalliques transmettant la charge ;
- ISO 11119-3:2013 Bouteilles à gaz – Bouteilles à gaz rechargeables en matériau composite et tubes – Conception, construction et essais – Partie 3 : Bouteilles à gaz composites entièrement bobinées renforcées par des fibres et tubes d'une contenance allant jusqu'à 450 l avec liners métalliques ou non métalliques ne transmettant pas la charge.

Puisque ces trois normes s'appliquent à présent également aux tubes jusqu'à une contenance de 450 l, elles sont insérées non seulement au 6.2.2.1.1 portant sur les bouteilles « UN », mais aussi au 6.2.2.1.2 sur les tubes « UN ».

La définition de « tube » au 1.2.1 a été légèrement modifiée afin qu'il ne fasse aucun doute qu'elle inclut également la construction composite.

Utilisation de matériau absorbant et de matériau de rembourrage pour le transport en quantités exceptées

Le 3.5.2 b) du RID/ADR/ADN prévoit que dans le cas de colis en quantités exceptées contenant des liquides, l'emballage intermédiaire doit contenir une quantité suffisante de matériau absorbant pour absorber la totalité du contenu de l'emballage intérieur. Différents destinataires de colis en quantités exceptées utilisent l'emballage intermédiaire pour stocker les produits et souhaiteraient pouvoir se débarrasser du matériau absorbant avec l'emballage extérieur.

Tout en voulant préserver l'objectif de protection de la prescription (absorption de la totalité du liquide contenu

dans l'emballage extérieur par un matériau absorbant), le Conseil international des associations chimiques (ICCA) a proposé que le matériau absorbant puisse également être placé dans l'emballage extérieur, et non plus seulement dans l'emballage intermédiaire. Le Sous-Comité d'experts de l'ONU a adopté cette proposition.

Prochaine session

La 45^e session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU aura lieu du 23 juin au 2 juillet 2014 à Genève.

Jochen Conrad / Katarina Guricová



2^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Copenhague, du 18 au 22 novembre 2013)

Du 18 au 22 novembre 2013 s'est déroulée à Copenhague sous la présidence partagée de M. Helmut Rein (Allemagne) et de Mme Caroline Bailleux (Belgique) la deuxième session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID.

23 États, la Commission européenne, l'Agence ferroviaire européenne, le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 6 organisations internationales non gouvernementales y étaient représentés.

Harmonisation du RID et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Cette session du groupe de travail avait pour objet principal l'harmonisation du RID et de la 18^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses ainsi que l'approbation des modifications adoptées par la Réunion commune RID/ADR/ADN ces deux dernières années. Les décisions ont été prises sur la base d'un document consolidé contenant tous les textes adoptés, préparé par le Secrétariat de l'OTIF. Le groupe de travail devait également étudier les décisions de la session d'automne du WP.15 (Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU) qui pourraient avoir une influence sur le RID.

Conteneurs pour vrac souples

La dernière édition du Bulletin relatait la décision de la Réunion commune d'adopter provisoirement pour le RID/ADR/ADN les prescriptions pour les conteneurs pour vrac souples qui avaient déjà été introduites dans la 17^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. L'Association internationale des marchandises dangereuses et des conteneurs (IDGCA) avait cependant été priée de procéder à des essais sur plateforme basculante conformément au règlement no 111 de la CEE-ONU (prescriptions techniques uniformes pour la stabilité au retournement des véhicules-citernes) et d'en présenter les résultats au WP.15.

Le traitement des résultats des essais par le WP.15 n'a pas apporté entière satisfaction. Les représentants des États auraient souhaité que les essais soient effectués sur un véhicule chargé à sa masse maximale autorisée et que les conteneurs soient chargés à la hauteur maximale autorisée. Ils ont également souligné que la marchandise chargée (sable humide) n'était pas représentative des matières sèches pulvérulentes destinées au transport. Par ailleurs, il n'apparaissait pas clairement si les parois latérales du véhicule atteignaient une hauteur maximale des deux tiers de la hauteur du conteneur.

En conséquence, le groupe de travail a décidé de mettre toutes les prescriptions concernant les conteneurs pour vrac souples entre crochets, jusqu'à ce que l'IDGCA ait apporté la preuve que les conteneurs pour vrac souples

sont en mesure de réussir les examens de modèle type prescrits au 6.11.5.3. À cet effet, l'IDGCA devra présenter à la prochaine Réunion commune le procès-verbal d'épreuve exigé au 6.11.5.4.

Prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages enregistrés, ou dans ou sur des véhicules (train auto accompagné)

Depuis l'édition 2011 du RID, les prescriptions concernant le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main et bagages enregistrés sont détaillées au chapitre 7.7. Tandis que le 1.1.3.8 établit quelles exemptions du 1.1.3 s'appliquent au transport de colis à main et bagages enregistrés, les exemptions applicables sont énoncées *in extenso* au chapitre 7.7, afin que le personnel ferroviaire et les voyageurs puissent trouver toutes les prescriptions applicables en un seul et même endroit.



Dans le cadre de l'harmonisation du RID et de la 18^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, il avait été décidé d'insérer une nouvelle sous-section concernant les exemptions pour les lampes contenant des marchandises dangereuses. Le groupe de travail avait convenu que, dans la mesure où elles pouvaient être pertinentes pour le transport en tant que colis à main, bagages enregistrés, ou dans ou sur des véhicules (train auto accompagné), ces exemptions devaient se retrouver au 1.1.3.8 et au chapitre 7.7. Les avis divergeaient quant à la manière de procéder. Tandis que certains représentants préféraient rendre compte de l'ensemble de la sous-section au chapitre 7.7 afin que les nouvelles lampes pouvant se trouver à bord de véhicules transportés dans des trains de voyageurs soient également couvertes, d'autres plaidaient pour n'insérer dans le chapitre 7.7 qu'un renvoi aux exemptions du 1.1.3.



Finalement, il fut convenu de convoquer un groupe de travail en mai 2014 qui pourrait dissocier prescriptions applicables au transport de colis et bagages enregistrés, d'une part, et prescriptions applicables au transport commercial en trains de voyageurs (p. ex. automobiles dans les trains de voyageurs), d'autre part.

Vérification de la date de la prochaine épreuve pour les conteneurs-citernes, les citernes mobiles et les CGEM

Le 1.4.2.2.1 d) dispose que le transporteur doit s'assurer que le délai prévu pour la prochaine épreuve des citernes n'est pas dépassé. Cela ne pose pas problème pour les wagons-citernes et wagons-batteries puisque la date de leur prochaine épreuve doit être inscrite sur les deux côtés de ces wagons. En revanche, pour les conteneurs-citernes, les citernes mobiles et les CGEM, cette information est indiquée sur la plaque de la citerne et ne peut donc le plus souvent être lue qu'en montant sur le wagon-porteur.

Afin de régler les problèmes rencontrés pour le contrôle de la date de la prochaine épreuve, la Suède avait soumis au Sous-Comité d'experts de l'ONU une proposition selon laquelle la date de la prochaine épreuve devait être inscrite des deux côtés des citernes, pour les citernes mobiles et les CGEM « UN » également. Le Sous-Comité d'experts de l'ONU ayant rejeté cette proposition, la Suède a proposé au groupe de travail permanent que la possibilité donnée au 1.4.2.2.2 au transporteur de se fier aux informations et données qui lui ont été mises à disposition par d'autres intervenants soit étendue au contrôle du délai pour la prochaine épreuve.

Bien que certains représentants des États aient jugé problématique la mise en œuvre pratique d'une telle prescription, étant donné que la manière dont le transporteur accède aux données concrètes sur la date de la prochaine épreuve n'est pas précisée, le groupe de travail a approuvé la proposition de la Suède, en indiquant que la transmission des informations pourrait également être régie par contrat.

Extension de l'exigence sur les tampons anti-crash

Dans le RID, la disposition spéciale TE 22 a été assignée aux matières très dangereuses, comme les gaz toxiques et inflammables de la classe 2 ou les matières du groupe d'emballage I des classes 3 à 8 transportées à l'état liquide. Cela signifie que les wagons-citernes dans lesquels sont transportées ces matières doivent être équipés d'éléments d'absorption d'énergie pouvant absorber au moins 800 kJ par côté frontal du wagon.

À sa première session en novembre 2012, le groupe de travail s'était déjà demandé, en lien avec l'accident ferroviaire dans la gare de triage de Kijfhoek (Pays-Bas), si la disposition spéciale TE 22 ne devait pas plutôt être étendue à des matières moins dangereuses. Les Pays-Bas ont soumis à la deuxième session du groupe de travail une proposition visant à étendre l'exigence relative aux tampons anti-crash aux gaz asphyxiants et oxydants de la classe 2 et aux matières des groupes d'emballage II et III des classes 3 à 9 transportées à l'état liquide, entre autres. Ils ont invoqué le fait que plusieurs rapports d'accident ferroviaire avaient par le passé prouvé que la résistance au

choc des wagons-citernes pouvait être améliorée afin de réduire les répercussions d'un impact lors d'un accident à une vitesse supérieure à 12 km/h.

L'Agence ferroviaire européenne (ERA) n'a pas soutenu la proposition car la prévention des accidents est selon elle plus efficace que la réduction de leurs conséquences. Par ailleurs, il a été reproché aux Pays-Bas de ne pas avoir suffisamment analysé les répercussions économiques de la mesure proposée et clairement déterminé combien de wagons seraient effectivement concernés. Il était donc impossible de comparer le coût total d'une telle mesure avec ses avantages.

Le groupe de travail réexaminera néanmoins cette proposition à sa prochaine session et recommande aux Pays-Bas de procéder à une analyse coûts-avantages et d'étudier plus avant les statistiques d'accidents, afin d'apporter la preuve les répercussions positives de la mesure.

Transport en vrac de charbon de numéro ONU 1361

À la première session du groupe de travail, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) avait rapporté des incidents de combustion de houille dans des bateaux de navigation intérieure et des wagons de marchandises. L'examen d'échantillons avec application de la méthode d'essai N.4 conformément au Manuel d'épreuves et de critères des Nations unies avait montré que les critères de classement de la classe 4.2, groupe d'emballages III, étaient remplis pour des échantillons de houille de diverses origines. Un classement comme marchandise dangereuse de numéro ONU 1361, groupe d'emballages III, signifierait qu'au lieu des wagons découverts utilisés à l'heure actuelle, il faudrait recourir à des wagons bâchés ou à toit ouvrant.

Le groupe de travail était alors convenu de discuter à sa prochaine session d'une modification aux prescriptions du RID, sur la base d'une proposition concrète. D'ici là, la pratique consistant à utiliser des wagons découverts devait être légalisée par la conclusion d'un accord particulier multilatéral.

À la 2^e session du groupe de travail, l'Association européenne du charbon et du lignite (Euracoal) a soumis une proposition visant à exempter largement mais à certaines conditions (p. ex. température de chargement, limitation de la durée de transport et de stockage) le charbon de numéro ONU 1361, groupe d'emballage III, transporté en vrac, au moyen d'une nouvelle disposition spéciale. Le groupe de travail a salué la proposition mais a dû constater qu'elle n'était pas encore prête à être adoptée. Euracoal a été priée de la retravailler pour la prochaine session.

Point sur les mesures prises par les autorités italiennes après l'accident de Viareggio

Un document de l'UIC sur les mesures introduites par le ministère italien de l'infrastructure et des transports après l'accident ferroviaire de Viareggio a déclenché un vif débat. L'UIC y soulignait que certaines modifications introduites dans l'édition 2013 du RID imposaient le retrait des mesures italiennes sujettes à controverse.



Ces modifications sont :

- l'insertion d'un nota relatif aux obligations du remplisseur et du déchargeur, faisant référence aux listes de vérification du CEFIC ;
- l'introduction de contrôles sur tous les wagons au lieu des sondages représentatifs du transporteur au moment de la prise en charge d'un envoi de marchandises dangereuses au lieu de départ.

Comme aux sessions précédentes, la France s'est demandé si la manière dont les mesures italiennes ont été mises en application respectait bien les prescriptions du chapitre 1.9 du RID, qui prévoit entre autres que les États membres doivent être informés via le Secrétariat de l'OTIF. Le représentant de l'ERA a également rappelé que la directive 2004/49/CE disposait que les mesures nationales concernant le système ferroviaire de l'Union européenne devaient être notifiées à la Commission. À ce jour, les mesures italiennes n'ont pas été notifiées. Il a de plus signalé qu'il existait un précédent dans le cadre de la directive 98/34/CE, selon lequel une mesure non notifiée n'était pas applicable juridiquement.

L'Italie a informé le groupe de travail que le ministère italien de l'infrastructure et des transports allait lancer fin 2013 une procédure d'évaluation interne, dont l'objectif serait de contrôler les mesures en question à la lumière des nouvelles prescriptions introduites dans le RID 2013. Le groupe de travail sera informé des résultats de ce contrôle.

Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS

Les travaux entrepris à la première session du groupe de travail pour éliminer des différences entre le RID et l'annexe 2 au SMGS et faciliter ainsi le transport ferroviaire de

marchandises dangereuses entre les zones d'application de ces deux régimes juridiques ont été poursuivis.

Le groupe de travail a été informé que le groupe d'experts de l'OSJD avait adopté de nouvelles dispositions linguistiques selon lesquelles, en plus du russe et/ou du chinois, les indications pouvaient également apparaître en allemand, anglais ou français pour les transports en direction de l'ouest. Le Secrétariat de l'OTIF a été chargé d'élaborer un texte qui pourrait être utilisé tant dans le RID que dans l'annexe 2 au SMGS pour établir les langues réglementaires.

Par ailleurs, le groupe de travail a approuvé les ajouts à la disposition spéciale TE 22 concernant l'absorption d'énergie de chaque côté frontal du wagon et à la disposition spéciale TE 25 sur les dispositifs anti-chevauchement des tampons, qui tiennent compte des wagons-citernes équipés d'un attelage automatique.

L'initiative de la Lettonie de soumettre au groupe d'experts de l'OSJD une proposition visant à reprendre très largement les prescriptions pour les conteneurs-citernes du chapitre 6.8 du RID dans l'annexe 2 au SMGS a été accueillie de manière très positive par le groupe de travail.

Prochaine session

La prochaine session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu les 20 et 21 mai 2014 à Berne. La 53^e session de la Commission d'experts du RID, à laquelle toutes les modifications prévues pour l'édition 2015 devraient être définitivement adoptées, aura ensuite lieu le 22 mai 2014.

Katarina Guricová / Jochen Conrad





25^e COMMISSION DE RÉVISION : la modernisation des règles uniformes comme objectif

Du 25 au 27 juin 2014, siègera à Berne, dans les locaux de l'Union postale universelle, la 25^e Commission de révision de l'OTIF.

La dernière session de la Commission de révision, la 24^e, s'était aussi tenue à Berne, du 23 au 25 juin 2009. Elle avait modifié quelques articles de la COTIF et partiellement révisé les appendices E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) à la Convention. Avec la 23^e session de la Commission, qui s'était tenue dix ans plus tôt, les États membres de l'OTIF avaient mis en place la nouvelle COTIF, c'est-à-dire la COTIF du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de Vilnius de 1999. Ce bref historique montre bien l'importance qu'un tel événement revêt pour le droit des transports.

Depuis 1999, l'une des réglementations OTIF les plus amplement utilisées dans le monde du transport ferroviaire, les RU CIM, est restée inchangée. Il est temps aujourd'hui de procéder à certaines modifications de cet appendice afin de le mettre à jour conformément aux demandes des différents intervenants dans le trafic international ferroviaire et de tenir compte de l'avancement de la technologie dans le domaine des transports.

En effet, en plus de certaines modifications de la convention COTIF, ladite Commission aura pour objectif de moderniser les RU CIM. Le Secrétariat de l'OTIF proposera de donner la priorité à l'emploi de la lettre de voiture sous forme électronique.

Le Secrétariat de l'OTIF soutient, depuis la fin de l'année 2013, la création d'un groupe de travail « Révision des RU CUV » visant à intégrer dans lesdites RU CUV les modifications qu'apporte au régime de responsabilité des entreprises de transport et des détenteurs la création de la fonction d'entité chargée de l'entretien (ECE) dans le droit de l'OTIF par l'article 15 des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire (RU ATMF). La dernière réunion du groupe de travail, prévue pour le 9 avril, définira les propositions de modifications. Le Secrétariat appuiera bien entendu les propositions de modifications qui en découleront.

En outre, les ATMF devraient être amendées conformément aux conclusions du sous-groupe ad hoc sur la sécurité de janvier 2012, lesquelles ont été validées par la Commission d'experts techniques et permettent de mieux préciser les responsabilités spécifiques en matière de sécurité. À l'occasion de ces amendements, les ATMF ont été analysées dans leur intégralité afin de rechercher les améliorations possibles.

Le Secrétariat a aussi prévu une révision partielle de l'appendice F concernant la validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU APTU) pour tenir compte des modifications aux RU ATMF.

La Commission de révision a fixé la date du mercredi 25 juin pour traiter les modifications à la COTIF et aux RU CIM et pour donner des informations à propos des travaux de la Commission d'experts du RID en ce qui concerne les documents électroniques pour le transport des marchandises dangereuses. La journée du 26 juin sera consacrée à la révision des CUV, des ATMF et des APTU, pour finir le 27 juin avec les adaptations rédactionnelles.

Le Secrétariat enverra les documents pour la session avant le 25 avril 2014 et les États membres et les organisations et associations internationales auront jusqu'au 28 mai pour faire parvenir à l'OTIF leurs propositions ou suggestions éventuelles sur les textes à modifier.

Carlos del Olmo



Mise à jour de la Liste des lignes ferroviaires, maritimes et de navigation intérieure

Lignes ferroviaires CIV/CIM :

Néant

Lignes maritimes et de navigation intérieure CIV/CIM :

Néant

Voir www.otif.org, sous « Publications ».

En un coup d'oeil

Pour un bref aperçu de la géographie des lignes maritimes
et de navigation intérieure...

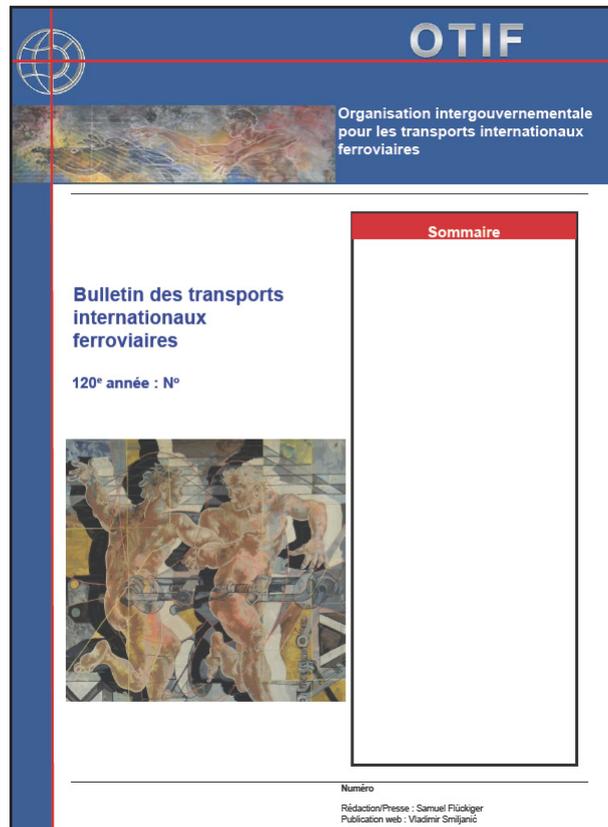
CIV [Cliquez ici ! @](#)

CIM [Cliquez ici ! @](#)

Samuel Flückiger



Abonnement gratuit à la version électronique du Bulletin des transports internationaux ferroviaires



Chères lectrices, Chers lecteurs,

Pour s'abonner à la publication trimestrielle de l'OTIF, le Bulletin des transports internationaux ferroviaires, prière de bien vouloir envoyer un email à l'adresse suivante: media@otif.org

Merci d'indiquer la (ou les) version(s) linguistiques que vous désirez recevoir.

Pour rappel, l'abonnement à la version électronique de notre publication est gratuite et ouverte à toute personne intéressée.

Il est également possible de consulter le Bulletin sur le site internet de l'OTIF (www.otif.org), sous l'onglet «Presse».

Merci pour votre fidélité et bonne lecture !

La rédaction du Bulletin