



Bulletin des transports internationaux ferroviaires

122^e année : N° 2 / 2014



SOMMAIRE

Actualités

Réunion du GTE (Global Team of Experts) de l'UIC	5
Arrivée d'un nouveau jeune expert	5
Participation de l'OTIF à la 4 ^e Conférence mondiale UIC sur le fret ferroviaire	6
Retrait des déclarations faites conformément à l'article 42, § 1, de la COTIF	7

Évolution du droit ferroviaire

7 ^e Commission d'experts techniques	9
Le modèle de l'ISO - un concept utile dans le monde ferroviaire ?	11
Réunion commune RID/ADR/ADN	15
Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID	19
25 ^e Commission de révision	22
Mise à jour de la Liste des lignes	25



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

Le présent bulletin fait suite à la 25^e session de la Commission de révision qui s'est tenue avec succès à Berne le 25 et le 26 juin 2014. Pour l'Organisation, il s'agissait, outre des modifications de la convention de base demandées par les commissaires aux comptes, de procéder à deux modifications importantes :

- clarifier le régime de responsabilité entre les détenteurs et les entités chargées de l'entretien, par la création d'un nouvel article dans les Règles uniformes CUV permettant notamment d'assurer un lien efficace entre les exigences de la réglementation technique et les dispositions contractuelles ;
- intégrer dans les ATMF et les APTU les modifications adoptées par la dernière Commission des experts techniques, lesquelles donnent à la réglementation technique de l'OTIF un aspect opérationnel beaucoup plus marqué.

C'est pourquoi, dans ce numéro, un article complet est consacré à la dernière Commission des experts techniques et, plus généralement, à la stratégie retenue pour l'évolution de la réglementation.

Enfin, il s'agissait de la première Commission de révision depuis l'adhésion de l'UE à l'Organisation. Cette adhésion modifie la manière de travailler de l'Organisation, puisque pour les sujets de compétence de l'Union, il est nécessaire de prévoir un temps de concertation supplémentaire. Le Secrétariat a anticipé cette nouvelle donne en mettant en œuvre dès 2013 un groupe de travail juridique ad hoc sur la modification des RU CUV, qui a permis d'avoir en amont toutes les discussions nécessaires avec nos États membres, la Commission européenne et les parties prenantes.

Ce type d'instance, que la Commission de révision a validé, est destiné à devenir un mode de fonctionnement récurrent de l'Organisation, d'autant que des adaptations du régime juridique des RU CIV et CUI sont nécessaires.

Mais cela est une autre histoire...

François Davenne



Réunion du GTE (Global Team of Experts) de l'UIC (Paris, 13 mai 2014)

Le 13 mai 2014, a eu lieu à Paris, au siège de l'UIC, une réunion du GTE (Global Team of Experts de l'UIC). C'était la première fois que l'OTIF était invitée à participer aux travaux de ce groupe.



Le GTE sert de plateforme d'échange pour toutes les parties prenantes du ferroviaire et développe et pilote des projets visant à créer de bonnes conditions-cadres pour intensifier le trafic ferroviaire longue distance. Les membres de ce groupe représentent des parties intéressées, appartenant ou non au secteur ferroviaire (entreprises ferroviaires, commissionnaires de transport, associations ferroviaires, clients potentiels, compagnies maritimes, etc.).



En s'impliquant dans les travaux de ce groupe, l'OTIF peut contribuer à la promotion du trafic ferroviaire intercontinental entre l'Europe et l'Asie. Dans cette perspective, elle a donné une présentation de la facilitation ferroviaire.

Carlos del Olmo / Dariia Galushko

Arrivée d'un nouveau jeune expert

Le 25 mars 2014, M^{me} Dariia Galushko, de nationalité ukrainienne, a rejoint le programme Jeunes Experts pour travailler sur le droit ferroviaire au sein du service juridique de l'OTIF.



M^{me} Galushko est diplômée de l'université d'État pour l'économie et les transports de Kiev et titulaire d'un master en organisation des transports ferroviaires.

Elle dispose déjà d'une expérience professionnelle et a travaillé au département international de l'administration nationale ukrainienne des chemins de fer.

Dariia Galushko



Participation de l'OTIF à la 4^e Conférence mondiale UIC sur le fret ferroviaire (Vienne, 24 juin 2014)

La 4^e Conférence mondiale UIC sur le fret ferroviaire (« GRFC 2014 »), organisée en collaboration avec les chemins de fer autrichiens (ÖBB), s'est tenue à Vienne le 24 juin 2014. Cette conférence internationale est devenue pour les acteurs et décideurs en matière de fret ferroviaire et de logistique du monde entier un lieu d'échange privilégié sur les bonnes pratiques et principales problématiques.



L'édition 2014 a eu pour thème principal « l'harmonisation au service de la continuité des chaînes de transport – Réussites et perspectives globales du fret ferroviaire » et visait tous les acteurs impliqués dans le développement de cette activité. Elle a réuni des délégués de 30 pays du monde entier. C'est pourquoi la CEE-ONU comme l'OTIF étaient invitées à s'associer fortement à cette édition.

Christian Kern, PDG des ÖBB, hôte de la manifestation et président de la CER (Communauté européenne du rail), a ouvert la conférence par un discours de bienvenue, n'hésitant pas à aborder les perspectives de faible croissance économique. Dans un tel contexte, il note que « le défi que doivent relever les chemins de fer est d'être un élément de croissance et non de contribuer aux difficultés économiques. [...] Les chemins de fer doivent être la clé de voûte d'une économie efficace, notamment à travers des politiques d'investissement. »

Jean-Pierre Loubinoux, directeur général de l'UIC, a remercié chaleureusement les ÖBB et Rail Cargo Group pour leur accueil et poursuivi en insistant sur le fait que « les perspectives de nouveaux services de fret longue distance doivent être considérées au regard d'autres évolutions, en particulier du contexte démographique, économique et financier. En résumé, nous ne disposons plus de l'espace et des fonds nécessaires pour continuer à entretenir une concurrence féroce entre les différents modes de transport, y compris en matière de fret. »

M^{me} Eva Molnar, directrice de la Division Transports de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) a rappelé que, selon elle, les principaux défis du transport ferroviaire sont la planification de

l'infrastructure, la facilitation transfrontalière, la sûreté et l'interopérabilité. L'action de la CEE-ONU consiste en des accords relatifs à l'infrastructure (AGC et AGTC), des plans directeurs internationaux (projets de liaisons de transport Europe-Asie et TER) et des projets mondiaux reliant des continents entiers, notamment l'Asie et l'Europe. Dans le domaine du fret ferroviaire, il convient d'améliorer le lien entre ports et hinterland, de mieux évaluer l'impact du changement climatique et plus généralement, de rester dans une optique de développement durable.

Eva Molnar a insisté sur l'importance du lien entre la CEE-ONU et les organisations internationales telles que l'UIC.

Le Secrétaire général de l'OTIF a ensuite présenté le rôle de l'Organisation dans l'harmonisation mondiale du droit des transports et des conditions d'exploitation, en particulier entre les systèmes SMGS et RU CIM. L'OTIF joue un rôle majeur dans la coordination et la gestion des interfaces entre systèmes de droit ou de mode d'exploitation différents, en proposant un droit interface efficace. Il a présenté le rôle particulier de l'OTIF dans les relations entre les acteurs institutionnels (CEE-ONU, OSJD et Union européenne), qui s'est renforcé depuis l'adhésion de l'UE à l'OTIF en 2011.



Cette conférence était un forum idéal pour faire valoir le rôle de l'OTIF en tant qu'espace d'échange et de régulation pour les acteurs du fret ferroviaire international.

Les actualités de la 4^e Conférence mondiale UIC sur le fret ferroviaire seront publiées par l'UIC. Il serait trop long de retracer ici les très intéressantes présentations qui se sont succédées, mais le [site de l'UIC](#) permet d'y avoir accès.

François Davenne



Retrait des déclarations faites conformément 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 dans leur intégralité certains appendices à la Convention.

Dans un instrument déposé le 16 avril 2014, l'Espagne a retiré sa déclaration concernant les appendices CUI, APTU et ATMF avec effet immédiat.

À ce jour, **18 États membres** de l'OTIF également membres de l'UE ont retiré leurs déclarations concernant les appendices CUI, APTU et ATMF. Il s'agit de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, 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 et de la Slovaquie. La France a retiré sa déclaration pour les appendices CUI et APTU et devrait retirer sa déclaration de non-application de l'appendice ATMF dans les prochains mois.

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).

Par ailleurs, dans un instrument soumis le 18 juin 2014, la Norvège, membre de l'AELE, a retiré sa déclaration concernant les appendices CUI, APTU et ATMF avec effet immédiat et déposé une déclaration aux termes de l'article 11 de l'Accord d'adhésion de l'UE à la COTIF (préséance de l'accord EEE sur la COTIF).

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 1^{er} juillet 2014
Stand 1. Juli 2014
Situation on 1st July 2014

-  Tous les appendices de la COTIF (35)
Alle Anhänge des COTIF (35)
All COTIF appendices (35)
-  Sans ATMF (2)
Ohne ATMF (2)
Without ATMF (2)
-  Sans CUI/APTU/ATMF (3)
Ohne CUI/APTU/ATMF (3)
Without CUI/APTU/ATMF (3)
-  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)
Ruhens der Mitgliedschaft (2)
Membership suspended (2)
-  Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)

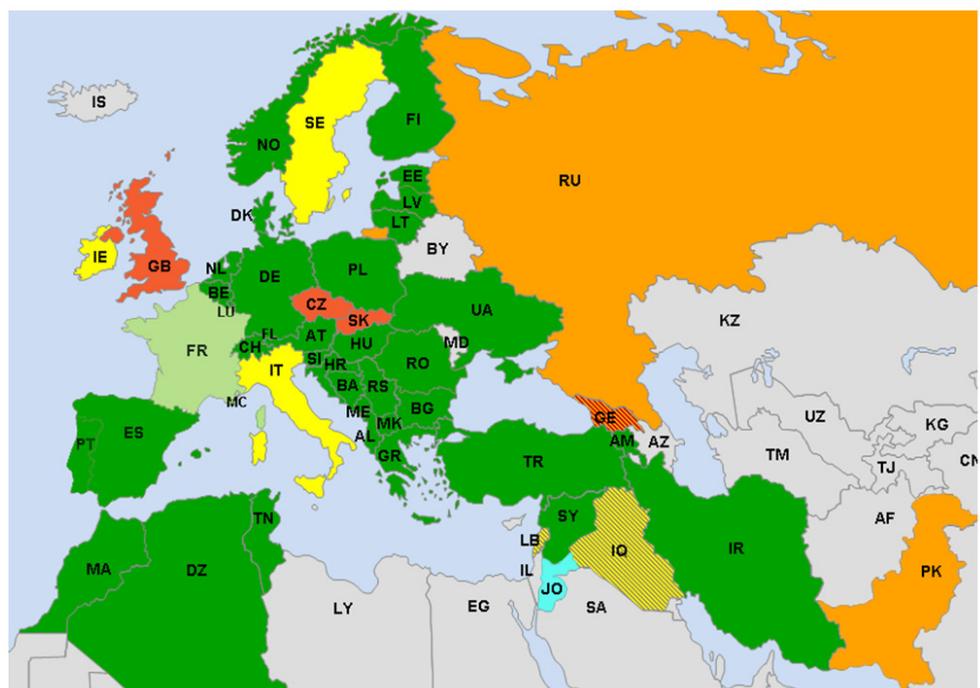




Tableau récapitulatif du champ d'application de la COTIF et ses appendices

	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		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 17 décembre 2012
BG		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
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
MK		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MC		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ME		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NL		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 ^{er} janvier 2012
NO		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 18 juin 2014
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		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 16 avril 2014
SE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CH		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TN		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Applications sur certaines lignes uniquement
PK		✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
GB		✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UE		✓	✓	✓	✓	✓	✓		



État au
1^{er} juillet 2014

État membre de l'OTIF et de l'UE

État membre de l'OTIF uniquement



7^e Commission d'experts techniques (Berne, 4-5 juin 2014)

Les 4 et 5 juin 2014, l'OTIF a accueilli la 7^e session de la Commission d'experts techniques, qui s'est déroulée dans les locaux de l'Union postale universelle à Berne, où le Secrétaire général et son équipe ont reçu 20 délégués. Parmi eux se trouvaient 15 représentants de différents États membres de l'OTIF appliquant les appendices techniques à la COTIF et un représentant de l'UE. Des organisations coopérant étroitement avec l'OTIF étaient également présentes, à savoir l'Agence ferroviaire européenne (ERA), la Communauté européenne du rail (CER) et l'Union internationale des wagons privés (UIP). La session fut présidée par M. Roland Bacher (Suisse).

Un point important à l'ordre du jour était la révision de l'appendice G (ATMF) à la COTIF. Le Secrétariat de l'OTIF a présenté les modifications aux ATMF développées et proposées par un groupe de travail ad hoc. Le principal amendement proposé était l'ajout d'un article 15a définissant un concept de sécurité pour l'exploitation et la composition des trains. La CTE a approuvé le projet de textes de modification des ATMF, lequel a été soumis à la 25^e session de la Commission de révision comme recommandation, puisque c'est à cette dernière qu'il appartient d'amender les ATMF.

Sept autres documents proposant des amendements relevant de la compétence de la CTE ont été adoptés :

Breve présentation des nouveaux règlements

- La **PTU LOC&PAS** a été préparée conformément à la décision prise par la CTE 6, qui avait mandaté le WG TECH d'en développer un projet. Le document adopté correspond à la dernière version de la STI LOC&PAS dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1^{er} janvier 2015. La PTU est équivalente à la STI et inclut des éléments supplémentaires, comme les cas spécifiques de la Suisse et de la Norvège.

- La **PTU PMR**, préparée parallèlement à la PTU LOC&PAS, définit les conditions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Le document adopté s'appuie sur la STI PMR dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1^{er} janvier 2015 et lui est équivalent. La PTU comporte des obligations pour les véhicules ferroviaires, les exigences pour les gares étant quant à elles facultatives.
- La **PTU Marquage** définit des prescriptions pour le marquage des véhicules. Le document adopté comporte des spécifications qui apparaissent auparavant dans l'appendice PP à la PTU WAG. Étant donné que les spécifications de marquage s'appliquent non seulement aux wagons de marchandises mais aussi à tous les types de véhicules, il a été décidé d'élaborer une PTU Marquage indépendante. La PTU Marquage est de teneur équivalente à l'appendice 6 de la spécification de l'UE pour le RNV (à l'exception de la partie 4 qui est déjà incluse dans la spécification de l'OTIF pour le RNV), à l'appendice P de la STI OPE et aux tableaux de codage publiés sur le site de l'ERA.

Breve présentation des règlements amendés

- Les principales modifications de la **PTU GEN-A** sur les exigences essentielles concernent les exigences essentielles relatives au bruit et à l'accessibilité. Les amendements adoptés sont cohérents avec les amendements à l'annexe III de la directive 2008/57/CE, introduits par la directive 2013/9/UE.
- Pour la **PTU GEN-C** sur les exigences applicables au dossier technique, les amendements adoptés sont cohérents avec les amendements à la partie 4 de l'annexe VI de la directive 2008/57/CE, introduits par la directive 2011/18/UE, qui portent principalement sur des améliorations rédactionnelles et la mise à jour de références juridiques.





- La **PTU WAG** a été mise à jour comme suite à la nouvelle PTU Marquage. Les amendements adoptés suppriment l'appendice PP et modifient les références qui lui sont faites en références à la nouvelle PTU Marquage. La référence de l'appendice G à la dernière liste des semelles de frein composites approuvées est elle aussi mise à jour. Enfin, l'appendice I subit une modification mineure afin de refléter correctement la STI OPE de l'UE.
- La **Spécification du RNV** a, elle aussi, été mise à jour comme suite à la nouvelle PTU Marquage. Seules des références ont été modifiées.

L'adoption des règlements susnommés est le résultat de l'étroite collaboration entre les États parties de l'OTIF, l'Agence ferroviaire européenne, la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF.

Pendant la seconde partie de la réunion, l'OTIF a présenté ses autres activités et travaux de l'année passée, qui comprenaient la consultation des États de l'OTIF non membres de l'UE sur des projets de STI (STI TAF, STI OPE, STI CCS) et la création de registres communs OTIF-ERA pour les ECE et MDV, en ligne depuis le 1^{er} avril 2014, qui permettent aux acteurs du ferroviaire de trouver rapidement les données dont ils ont besoin.

La CTE a discuté des stratégies, tâches et priorités pour l'OTIF qui ressortiront à la CTE dans les prochaines années et les a validées. Celles-ci comprennent :

- l'élaboration d'un nouveau document/instrument couvrant/explicant les responsabilités opérationnelles des acteurs de l'exploitation (à savoir EF, détenteurs, ECE), sur la base des nouvelles ATMF ;
- le développement d'exigences supplémentaires pour une admission unique des voitures de voyageurs, à annexer à la PTU comme à la STI LOC&PAS, dans le cadre d'un groupe de travail de l'ERA ;
- l'analyse de ce qui est nécessaire pour définir des solutions techniques harmonisées pour les interfaces véhicule-véhicule des voitures de voyageurs, à partir des commentaires de la CER ;
- la révision de la PTU NOI à la suite de l'adoption par l'UE de la STI associée ;
- l'amendement de la PTU WAG, si nécessaire, en raison par exemple :
 - de la clôture des points ouverts de la STI CCS, qui imposera la révision de l'appendice H à la PTU WAG,
 - de la révision de la STI OPE, qui imposera la révision de l'appendice I à la PTU WAG ;
- l'étude d'amendements pour la PTU GEN-D (procédures d'évaluation) en fonction des développements au sein de l'UE ;
- l'étude d'amendements pour l'annexe A des ATMF (règles pour les ECE) en fonction des développements au sein de l'UE ;
- l'élaboration de guides d'application, en particulier pour la PTU LOC&PAS ;
- la poursuite du développement d'activités liées à la diffusion d'informations et au contrôle ;
- la réalisation d'études dans des domaines stratégiques ;
- l'harmonisation du RID et des ATMF ;

- la représentation de l'OTIF aux groupes de travail de l'ERA par des experts des États membres.

Ce dernier point de l'ordre du jour portait sur l'organisation de future réunions. Il a été convenu que la 8^e session de la CTE aurait lieu les 10 et 11 juin 2015, probablement à Berne. La prochaine réunion du WG TECH se tiendra les 10 et 11 septembre 2014 à Berne.

Comme l'a souligné le président de la session, le travail efficace et le bon esprit de coopération de la CTE 7 ont porté leurs fruits, trois nouvelles PTU ayant été adoptées.

Bas Leermarkers/ Jan Hampf



Le modèle de l'ISO (interconnexion des systèmes ouverts) un concept utile dans le monde ferroviaire ?

La notion d'interopérabilité est devenue en quelques années, grâce au travail remarquable de l'ERA, un modèle de plus en plus reconnu dans le monde ferroviaire, bien au-delà de la seule Union européenne. De fait, en mettant au cœur des spécifications techniques d'interopérabilité la définition d'interfaces homogènes (interface rail/roue, compatibilité avec l'infrastructure et avec les systèmes d'énergie), l'ERA a développé un modèle cohérent qui permet d'articuler le développement des services, d'une part, et celui des normes industrielles, d'autre part.

Une des questions les plus délicates qui se posent à ce stade de développement est celle de la base conceptuelle d'un tel modèle au moment où il est en passe d'être adopté par des pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne, que ce soit dans le cadre qui nous intéresse ici des États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE ou, de façon plus prospective, de celui d'États qui sont en passe de se doter d'une infrastructure ferroviaire (les États de la péninsule arabique en sont un bon exemple).

Aujourd'hui, la justification théorique sur laquelle se fonde la directive interopérabilité est la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen. C'est donc la constitution d'un marché ferroviaire intégré et concurrentiel qui a guidé les choix techniques. Ceci est encore plus vrai pour la directive sécurité, puisque assez classiquement, les arguments liés à la sécurité ont fait partie des barrières à la concurrence non tarifaires dans les industries de réseau.

La directive sécurité n'est pas l'objet de cet article, d'autant que la compétence de l'OTIF en la matière reste peu affirmée. Néanmoins, il semble important de noter qu'il s'agit de la réglementation qui a le plus fort impact en termes structurels. En effet, l'ouverture des marchés s'appuie sur des autorités nationales de sécurité, à la fois indépendantes des pouvoirs publics et des opérateurs de chemin de fer, qui doivent être capables d'autoriser les véhicules ferroviaires sans être suspectes de conflit d'intérêt. Sur un axe plus technique, la directive impose également une transparence des règles de sécurité, qui ne peuvent être produites par les seuls opérateurs. Ces modifications structurelles ont un impact extrêmement lourd en termes juridiques et imposent des solutions techniques spécifiques, y compris pour des sujets a priori assez éloignés des questions de sécurité.

Le présent article a donc pour objectif, en s'inspirant du modèle de l'ISO (Interconnexion des systèmes ouverts) bien connu dans le monde des télécoms (1), de montrer comment un tel modèle pourrait clarifier la modélisation des interfaces dans le secteur ferroviaire (2), en prenant l'exemple des interfaces inter-véhicules (3).

L'ouverture à la concurrence n'est pas une condition nécessaire pour des réseaux interopérables

Dans le contexte ferroviaire, la mise en place progressive des différents paquets ferroviaires a ancré l'idée que l'interopérabilité et l'ouverture à la concurrence avaient partie liée ; or, ces deux sujets sont de natures différentes.

Historiquement, les réseaux ferroviaires se sont construits sur des solutions techniques largement incompatibles, pour des raisons essentiellement militaires, mais aussi parce que leur développement a reposé sur des concessions à des sociétés privées qui pouvaient avoir intérêt à préserver une certaine incompatibilité. De ce fait, malgré le travail important qui a été réalisé par l'UIC sur le plan technique et par l'OTIF sur le plan juridique, ces réseaux sont restés peu interopérables, avant que l'Union européenne ne se saisisse du sujet.

C'est la situation inverse qui a prévalu pour les télécommunications, à travers la compréhension par les différents acteurs de la nécessité de ne pas dupliquer des infrastructures lourdes et coûteuses à cause de systèmes techniques incompatibles. Dès lors, très tôt au cours du XIX^e siècle, avec le développement d'un réseau mondial télégraphique de câbles sous-marins se mettent en place des normes internationales communes. Dès 1877, les réseaux télégraphiques britanniques ont ainsi une longueur de 103 068 km et 43 câbles internationaux atterrissent en France.

C'est sur cet acquis que s'est appuyée l'UIT (Union internationale des télécommunications), créée à Berne en 1865 sous le nom d'Union internationale du télégraphe. Elle adopte son nom actuel en 1942 et se trouve rattachée aux Nations unies en 1947. Elle établit les normes du secteur, qui, sans que ce nom soit utilisé, permettent aux différents systèmes de télécommunication d'être interopérables. C'est bien cet acquis extrêmement fort qui a permis l'ouverture rapide des marchés. En Europe, cette dernière a d'ailleurs commencé avec le trafic international pour les entreprises.

Cet acquis existe aussi bien pour les services de téléphonie que pour les services de transfert de données, la limite entre les deux étant devenue au fil du temps de plus en plus floue. Ici, nous allons nous concentrer sur le modèle retenu pour les échanges de données entre systèmes informatiques. La raison en est que celui-ci repose sur une définition élaborée des interfaces ISO (interconnexion des systèmes ouverts).

Dans les industries de réseau, la question des interfaces est centrale : l'exemple de l'ISO (interconnexion des systèmes ouverts)

Le modèle ISO fait aujourd'hui figure de référence théorique, puisque dans la pratique, les réseaux internet

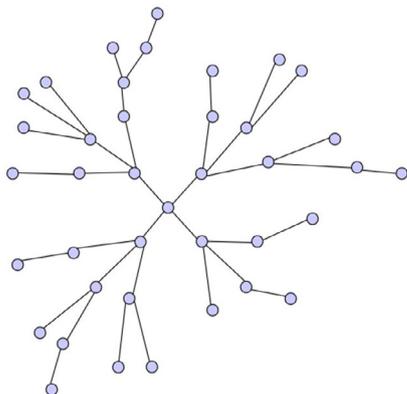


actuels fonctionnent sur la base des protocoles TCP/IP (*Transmission Control Protocol/Internet Protocol*). Cependant, dans les deux cas, il s'agit du même principe consistant à décomposer les différents protocoles nécessaires à la transmission des données en couches différentes. Dans une pile de protocoles, chaque couche résout un certain nombre de problèmes relatifs à la transmission de données et fournit des services bien définis aux couches supérieures. Les couches hautes sont plus proches de l'utilisateur et gèrent des données plus abstraites, en utilisant les services des couches basses qui mettent en forme ces données afin qu'elles puissent être émises sur un médium physique.

Pour expliquer les analogies existantes, il faut s'attarder quelques instants sur les contraintes inhérentes à l'établissement d'une communication de données entre deux terminaux. Pour que les terminaux d'un réseau de données (figure 1) soient capables d'échanger des informations, il est nécessaire que :

1. chaque terminal soit capable d'échanger des données avec tous les autres terminaux ;
2. les unités de données (les paquets) puissent être échangés entre les nœuds ;
3. les signaux physiques puissent être transmis sur les lignes et transiter par les interfaces physiques.

Figure 1 : Un réseau de transmission de données



Si l'on remplace les paquets de données par des wagons/voitures, l'analogie est alors assez directe avec les questions que soulèvent non seulement les questions d'interopérabilité, mais aussi d'inter-échangeabilité entre les matériels ferroviaires. En effet, il faut être capable de trier, d'assembler et d'assurer de bout en bout le transport des paquets comme des wagons, la seule différence de substance étant qu'il est possible de perdre des paquets, tout une partie du protocole étant consacrée à leur réémission, alors que cela n'est évidemment pas possible avec des wagons physiques.

Au total, cette similitude est assez logique puisque les services de messagerie physiques ont servi de modèle conceptuel au développement des protocoles de transfert

de données. Pour autant, l'aspect plus complexe des transferts de données et les problèmes d'interface plus nombreux qui se posent ont conduit à un modèle original, qui repose sur des couches de différents niveaux décrivant les différentes étapes du transfert de données. En simplifiant, on peut distinguer :

- les couches matérielles, au nombre de 3, qui permettent d'assurer la transmission physique des signaux (1), puis – à travers des adresses physiques (2), puis un adressage logique (3) – de s'assurer que les paquets sont délivrés pour traitement à une des machines connectées au réseau ;
- les couches hautes, au nombre de 4, qui concernent les traitements à effectuer une fois que la connexion matérielle est établie pour que les machines puissent échanger leurs informations respectives.

Figure 2: Les 7 couches de l'ISO

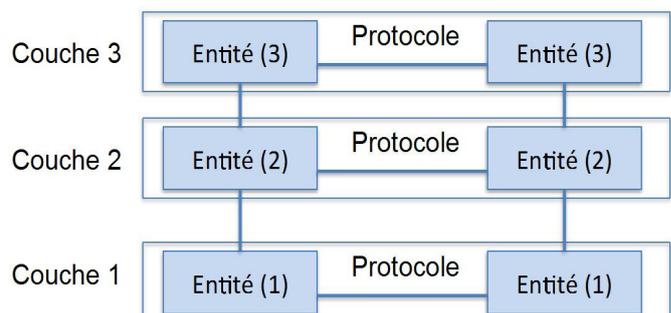
	Types de donnée	Couches	Fonctions
Couches hautes	Données	7. Application	Gestion des sessions et de l'accès aux services réseaux
		6. Présentation	
5. Session			
	Segments	4. Transport	Connexion de bout en bout (contrôle de flux)
Couches matérielles	Paquets	3. Réseau	Détermine le parcours de bout en bout (adresse IP)
	Trames	2. Liaison	Adressage physique (c.-à-d. entre deux nœuds)
	Bit	1. Physique	Transmission des signaux

Le modèle définit les interactions entre les couches, ce qui permet de spécifier avec précision les différentes interfaces et leur rôle :

- Chaque entité interagit directement avec la couche inférieure et propose des services à la couche supérieure.
- La définition des services décrit les fonctionnalités que la couche N-1 procure à la couche N.
- Chaque protocole permet à une entité dans un hôte (nœud de réseau/terminal) d'interagir avec une autre entité au même niveau dans un autre hôte.

Cette segmentation extrêmement précise permet donc à la fois de régler les questions de spécifications physiques (câbles, radio, type de modulation, etc.) et de définir les services correspondants en modélisant efficacement les interfaces nécessaires.

Figure 3: Interactions entre couches





Un exemple possible d'adaptation du modèle ISO au secteur ferroviaire : les véhicules au sens des CUV

Dans le cadre restreint de cet article, il n'est évidemment pas question de proposer un modèle alternatif, ni même d'essayer de proposer une analyse précise de la façon dont on pourrait appliquer ce modèle alternatif aux STI, qui se répartiraient sans doute sur plusieurs niveaux. En effet, les STI traitent non seulement des constructions physiques mais aussi des règles d'exploitation pour la composition des trains et la régulation du trafic, qui correspondraient à la couche 2 ou 3, en fonction des postulats retenus.

Il s'agit de donner à penser et de montrer que le modèle hiérarchisé de l'ISO, permet d'envisager plus clairement la question des différents niveaux de normes nécessaires pour définir le système ferroviaire par ses interfaces. En effet, la puissance d'un tel modèle réside dans la possibilité :

- de définir les services sur chaque niveau dont la cohérence est assurée, sans qu'il y ait de redondances avec les niveaux inférieurs;
- de pouvoir s'appuyer entre chaque couche sur des échanges de services standardisés, les acteurs de la standardisation n'étant pas forcément les mêmes;
- éviter un effet de brouillage en hiérarchisant les niveaux de spécification.

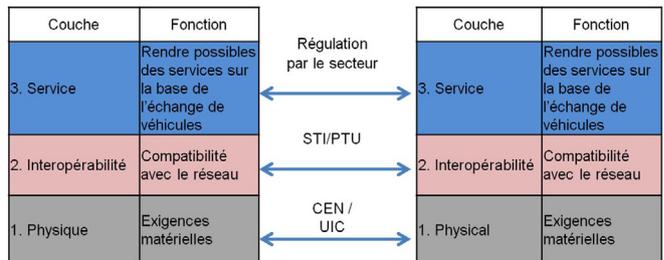
L'exemple choisi est celui des services de fret utilisant des véhicules au sens des CUV, c'est-à-dire des wagons.

Aux fins de cette présentation, la troisième couche correspond aux spécifications qui permettraient la mise en place de services de fret par wagons complets de bout en bout, ce qui garantirait la fiabilité des sillons et les délais de livraison lorsque plusieurs EF sont impliquées. L'une des caractéristiques-clés du système serait alors l'inter-échangeabilité des wagons entre les différents réseaux. Puisque les autres éléments nécessaires pour un service complet sortent du champ du présent article, nous nous concentrerons sur l'inter-échangeabilité. Dans ce cadre, un modèle à trois couches pourrait être défini comme suit :

- une couche physique correspondant aux caractéristiques physiques des véhicules, telles que définies dans les normes CEN/UIC (cette couche ne tiendrait compte que des composants des normes UIC relatifs à la définition physique) ;
- une couche correspondant à la couche liaison, que l'on pourrait appeler « interopérabilité », chargée d'assurer la compatibilité avec le réseau (cette couche inclurait également les règles d'exploitation nécessaires à l'exploitation des trains) ;

- une couche service correspondant à des exigences portant notamment sur les interfaces inter-véhicules qui peuvent être le support de services point à point de wagons isolés et/ou d'échange de voiture.

Figure 4: Un modèle fondé sur l'ISO pour les véhicules ferroviaires



Une illustration pratique : création d'un marquage technique dans le Contrat d'utilisation de véhicule

Pour essayer de donner une illustration pratique, il n'existe pas aujourd'hui dans les STI (à l'exception de l'annexe C à la STI Wagons) d'ensemble complet de spécifications pour les interfaces inter-véhicules. Or, de telles spécifications seraient nécessaires en trafic international, notamment pour les voitures, en remplacement du RIC¹. En application du modèle décrit ci-dessus, il pourrait être envisagé de définir un tel service (c.-à-d. les échanges de voitures) à travers une réglementation laissée au secteur, avec les caractéristiques suivantes :

- Les voitures pourraient être marquées pour indiquer qu'elles satisfont à des spécifications techniques particulières.
- Un marquage serait appliqué sous la responsabilité du détenteur, le contrat d'utilisation entre le détenteur et l'entreprise ferroviaire ferait référence aux spécifications correspondantes.
- Le contrat d'utilisation et le marquage associé permettraient à l'entreprise ferroviaire de s'assurer que la voiture répond bien aux exigences techniques qui sont définies dans le contrat d'utilisation.
- Pour la mise sur le marché, les processus liés à l'intégration en sécurité et au retour d'expérience tel qu'explicités dans la recommandation CE n° 2011/217/UE² devraient être capables d'assurer la mise en œuvre cohérente de ces spécifications techniques.

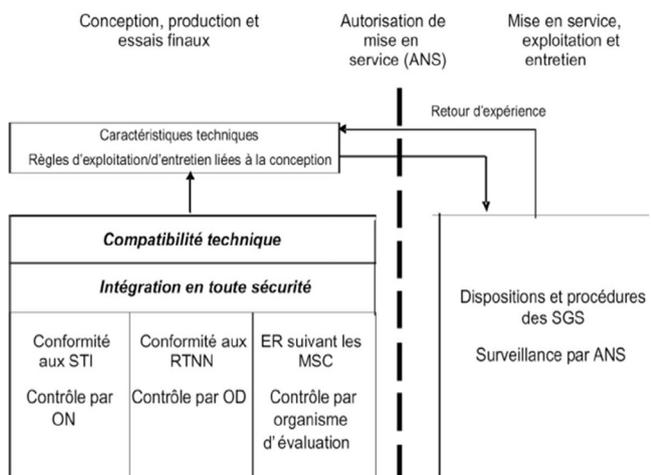
Il serait plus simple d'avoir une annexe facultative à la PTU LOC&PAS, qui pourrait également être décrite dans le modèle de l'ISO, mais cela illustrerait moins bien l'objet du présent article. En effet, cela correspondrait à diviser la PTU, plutôt que de constituer une couche spécifique complète pour les services en transport de voyageurs.

1 L'Accord sur l'échange et l'emploi des voitures en trafic international ou RIC (*Regolamento Internazionale delle Carrozze*) est un règlement pour l'emploi réciproque des voitures en trafic international, issu d'un accord entre pays européens en 1922.

2 Recommandation CE n° 2011/217/UE relative à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules conformément à la directive 2008/57/CE



Figure 5: Relations entre mise sur le marché et exploitation selon la recommandation CE n° 2011/217/UE



La mise en œuvre d'une telle solution pourrait ainsi s'appuyer sur une adaptation des Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules (CUV). Celles-ci offriraient une base légale pour des marquages techniques particuliers liés à des spécifications d'interface entre véhicules (niveau 3 sur le modèle proposé), qui viendraient, en complément des STI/PTU (niveau 2), offrir la possibilité de définir des services spécifiques fondés sur la possibilité d'échanger des voitures.

François Davenne



Réunion commune RID/ADR/ADN

(Berne, du 17 au 21 mars 2014)

Résumé : La session de printemps de la Réunion commune RID/ADR/ADN a pris les dernières décisions pour l'édition 2015 du RID, de l'ADR et de l'ADN ainsi que les premières décisions pour l'édition suivante.

Du 17 au 21 mars 2014 a eu lieu à Berne la première session de la Réunion commune RID/ADR/ADN de la période biennale 2014/2015. La plupart des décisions prises à cette session l'ont toutefois été pour l'édition 2015 du RID, de l'ADR et de l'ADN. 23 États, la Commission européenne, le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 13 organisations non gouvernementales y étaient représentés.

Citernes

Un groupe de travail a de nouveau été chargé de traiter les documents concernant les questions relatives aux citernes et s'est réuni en parallèle à la session sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni).

Transport de disulfure de carbone (No ONU 1131)

Le disulfure de carbone est un liquide clair, incolore, inflammable et toxique, avec un point d'éclair à 43 °C et un point d'ébullition à 46,2 °C. Les vapeurs de disulfure de carbone forment au contact de l'air un mélange explosif avec un très large spectre de concentrations explosives (1,25 à 50 % en volume).

Dans le cadre de l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS, il est entre autres apparu que le transport en citerne de disulfure de carbone de numéro ONU 1131 était soumis à des conditions différentes dans les deux règlements. À la différence du RID, l'annexe 2 au SMGS stipule en particulier qu'au moment du chargement et du déchargement, la citerne doit être remplie d'un gaz inerte (p. ex. azote), avec une surpression comprise entre 0,01 MPa et 0,03 MPa.

Le groupe de travail sur les citernes a appuyé la proposition de la Fédération de Russie d'insérer cette règle du gaz inerte dans le RID/ADR/ADN et décidé d'associer la disposition spéciale existante TU 2 à cette matière.

Transport de gaz naturel liquéfié réfrigéré (No ONU 1972) dans des citernes qui ne sont pas isolées sous vide

À leur dernière session, le groupe de travail sur les citernes puis la Réunion commune avaient appuyé l'interprétation de la France selon laquelle les citernes pour le transport de gaz naturel liquéfié réfrigéré doivent être isolées sous vide et que celles qui ne le sont pas ne peuvent être utilisées. Il avait de plus été précisé que des citernes non isolées sous vide construites avant l'entrée en vigueur de ces normes contraignantes au 1^{er} janvier 2009 sont toujours exploitées et peuvent être utilisées en vertu d'une mesure transitoire.

À la suite de cette décision, l'Espagne avait déjà promulgué un règlement interdisant la construction de citernes non isolées sous vide pour le transport de gaz naturel liquéfié. Il a toutefois été constaté que depuis le 1^{er} janvier 2009, une quarantaine de véhicules-citernes non isolées sous vide pour le transport de gaz naturel liquéfié ont été construits en Espagne et au Portugal, parce que les normes citées en référence dans l'ADR ont été interprétées différemment.

Plusieurs experts du groupe de travail sur les citernes ont confirmé que la forme de la référence à la norme EN 14398 pouvait donner lieu à une mauvaise interprétation. Plusieurs modifications ont été apportées au tableau des normes citées en référence, en collaboration avec le groupe de travail sur les normes.

Au cours d'un vote, la Réunion commune n'a pas jugé nécessaire de prévoir une nouvelle mesure transitoire pour les citernes construites entre le 1^{er} janvier 2009 et le 30 septembre 2013. Leur utilisation pourrait également être poursuivie au titre d'un accord particulier multilatéral ou d'une dérogation nationale. Puisque seul l'ADR est concerné, une décision finale devrait être prise à la prochaine session du WP.15.

Possibles substituts à l'épreuve de pression hydraulique

Selon le 6.8.2.4.2 de l'ADR, les citernes fixes pour le transport de gaz de pétrole liquéfié (GPL) et leurs équipements doivent être soumis à une épreuve de pression hydraulique tous les six ans.

Selon l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'expérience a montré, ces trente dernières années, tant au Royaume-Uni qu'en Amérique du Nord, que l'épreuve de pression hydraulique pouvait être remplacée par des méthodes de contrôle non destructives appropriées.

Au vu des propriétés des gaz de pétrole liquéfiés et des types de citerne utilisés, les dommages par corrosion et érosion sont négligeables et seules restent comme causes de défaillance plausibles la corrosion externe et les fissurations de fatigue, qui sont soit provoquées soit aggravées par les cycles de pression ou par les charges résultant des opérations de transport. Les techniques utilisées doivent donc pouvoir détecter toute diminution de l'épaisseur de la paroi (résultat de la corrosion extérieure) et toute fissure. Pour l'AEGPL, la meilleure méthode pour mettre en évidence des fissures dues à la fatigue avant qu'elles ne se propagent et provoquent une défaillance consiste à utiliser une technique non destructive appropriée plutôt qu'une épreuve de pression hydraulique.



L'association avait présenté plusieurs propositions en ce sens au cours de la précédente période biennale, au sujet desquelles le groupe de travail sur les citernes a pu trouver le consensus suivant.

- Le champ d'application de la nouvelle disposition spéciale proposée devrait d'abord être limité aux citernes en acier au carbone des véhicules-citernes routiers pour le transport de GPL.
- L'utilisation de différentes méthodes d'épreuve non destructives combinées devrait être autorisée.
- L'épreuve d'émission acoustique n'est pas considérée comme une méthode d'épreuve très pratique pour les véhicules-citernes routiers (trop de discontinuités des matériaux, raccordements flexibles, etc.) et n'est donc pas incluse dans la liste des méthodes proposées.
- Les compétences de l'individu procédant à l'épreuve non destructive doivent faire l'objet d'une norme ou d'une disposition spéciale.

Une nouvelle disposition spéciale associée aux gaz de pétrole liquéfiés de numéros ONU 1011, 1075, 1965, 1969 et 1978 synthétise toutes les conditions pour les épreuves non destructives.

Temps de retenue des gaz liquéfiés réfrigérés en wagons-citernes et conteneurs-citernes

Depuis de nombreuses années, la Commission d'experts du RID débat du bien-fondé d'une disposition au 5.4.1.2.2 d) du RID, selon laquelle l'expéditeur de gaz liquéfiés réfrigérés en wagons-citernes, citernes mobiles et conteneurs-citernes doit indiquer sur le document de transport une date avant laquelle les soupapes de sécurité ne peuvent s'ouvrir. Par ailleurs, la disposition spéciale CW 30 précise que l'expéditeur et le transporteur doivent se mettre d'accord sur les modalités d'acheminement avant la remise au transport.

Ces prescriptions doivent permettre de s'assurer que :

- l'expéditeur convienne avec le transporteur avant le début du transport de la durée de transport prévue,
- en accord avec l'expéditeur, le remplisseur remplisse la citerne de manière à ce que les soupapes de sécurité ne puissent s'ouvrir avant l'arrivée prévue de l'envoi chez le destinataire,
- en cas de retards au cours du transport, le transporteur puisse disposer des envois de façon à ce que le destinataire les reçoive avant la date inscrite.

Cependant, en pratique, de multiples raisons peuvent conduire à l'ouverture des soupapes avant la date indiquée. Ainsi, il est possible que l'isolation ou les soupapes de sécurité soient défectueuses, que les gaz aient été chargés à trop haute température, que la date d'ouverture ait été

mal calculée ou repose parfois, en particulier en cas de réexpédition de conteneurs-citernes ou de citernes mobiles, sur de simples estimations.

Ces dernières années, l'Association européenne des gaz industriels (EIGA) a présenté au groupe de travail sur les citernes divers documents pour que les principes du temps de retenue de référence et du temps de retenue réel applicables aux citernes mobiles soient suivis pour les wagons-citernes et conteneurs-citernes transportant des gaz liquéfiés réfrigérés.

Cela signifie que pour les citernes transportant des gaz liquéfiés réfrigérés, le temps de retenue dit de référence doit être déterminé à partir de différents facteurs comme l'efficacité du système d'isolation, la pression la plus basse des dispositifs limiteurs de pression, les conditions de remplissage initiales et les propriétés physiques du gaz liquéfié réfrigéré à transporter. Le temps de retenue de référence du gaz concerné doit être indiqué sur la plaque de la citerne.

Pour tout transport d'une citerne contenant un gaz liquéfié réfrigéré, le temps de retenue réel doit être calculé en tenant compte du temps de retenue de référence, de la densité de remplissage réelle, de la pression de remplissage réelle, de la pression de tarage la plus basse des dispositifs de limitation de pression et de la dégradation de l'isolation.

Le groupe de travail sur les citernes a convenu de textes devant être inclus dans les prescriptions en 2017. Certains points ouverts, notamment sur le retour des citernes vides non nettoyées, devront d'ici là être examinés.

Propositions de modifications du RID/ADR/ADN

Batteries au lithium contenues dans les véhicules et appareils des numéros ONU 3166 et 3171

La disposition spéciale 240 du Règlement type de l'ONU distingue clairement les appareils et véhicules mus par batteries au lithium des numéros ONU 3091 et 3481 de ceux des numéros ONU 3166 et 3171. Dans le cadre du Règlement type de l'ONU et des règlements maritime et aérien, les numéros ONU 3166 et 3171 sont certes soumis à des conditions de transport simplifiées, en particulier pour l'emballage, mais les batteries elles-mêmes ne sont pas exemptées des dispositions constructives et d'épreuves sur prototypes destinées à assurer leur sécurité intrinsèque.

Dans le cadre du RID/ADR, le fait que les numéros ONU 3166 et 3171 soient déclarés comme « non soumis » à la réglementation peut laisser penser que les batteries au lithium contenues dans ces véhicules et appareils sont elles aussi exemptées des dispositions sur la construction et peuvent donc être construites suivant un modèle non testé. Cela pourrait avoir pour conséquence que ces batteries ne puissent être transportées qu'une fois installées, et pas telles quelles, en dehors de tout appareil ou véhicule.



La Réunion commune n'a pas jugé nécessaire la modification proposée par la France à ce sujet, puisqu'il est hautement improbable qu'un vélo électrique et sa batterie soient produits au même endroit. Pour être transportée au lieu de montage, la batterie doit déjà répondre aux prescriptions du Manuel d'épreuves et de critères.

Sous-produits de la fabrication de l'aluminium ou sous-produits de la refusion de l'aluminium (No ONU 3170)

Actuellement, les sous-produits de la fabrication de l'aluminium ou sous-produits de la refusion de l'aluminium (No ONU 3170) peuvent être transportés comme matières du groupe d'emballage II en véhicules bâchés et grands conteneurs bâchés selon l'ADR, tandis qu'ils sont admis en wagons à toit ouvrant et grands conteneurs fermés selon le RID. Pour le groupe d'emballage III, les deux règlements autorisent aussi bien les moyens de transport couverts/fermés que ceux spécialement aménagés pouvant être fermés de manière hermétique.

À l'échelle mondiale, les deux groupes d'emballage du numéro ONU 3170 peuvent être transportés en conteneurs pour vrac aussi bien bâchés que fermés, bien que cela contredise, pour les premiers, le 7.3.2.4 qui prévoit pour toutes les matières de la classe 4.3 le recours à des conteneurs pour vrac étanches à l'eau (BK 2).

Dans le cadre de la révision des prescriptions du RID/ADR pour le transport en vrac, il n'a pas été déterminé si la disposition supplémentaire AP 3, qui n'autorise l'utilisation de wagons/véhicules ou conteneurs bâchés que si la matière est en morceaux, et non en poudre, granulés, poussière ou cendres, devait s'appliquer à cette matière comme à toutes celles de la classe 4.3.

Les sous-produits de la fabrication ou de la refusion de l'aluminium regroupent différents produits de compositions différentes, avec des processus de production différents, comme les crasses d'aluminium, le laitier d'aluminium, les cathodes usées, le revêtement usé des cuves et les scories salines d'aluminium.

Tous les produits concernés sont hétérogènes (propriétés chimiques et tailles différentes des particules) et contiennent une certaine quantité d'eau, qui peut conduire à la formation d'hydrogène. Du méthane et de l'ammoniac peuvent également être produits.

Étant donné qu'il y a toujours présence d'une certaine quantité de poudre ou de poussière, la disposition supplémentaire AP 3 ne pourrait jamais être satisfaite et le transport du numéro ONU 3170 en wagons/véhicules ou conteneurs bâchés serait donc à l'avenir exclu. D'autre part, fermer hermétiquement le moyen de transport empêcherait certes une fuite de gaz, mais pas la formation d'hydrogène dans le wagon/véhicule ou conteneur, étant donné la présence d'une certaine quantité d'eau. Cela créerait une atmosphère potentiellement inflammable ou explosive.

La Réunion commune a décidé d'autoriser aussi bien les wagons/véhicules ou conteneurs bâchés que les wagons/véhicules couverts et conteneurs fermés mais de prescrire en plus une aération adéquate. Une disposition spéciale pour le chargement et le déchargement prévoit de plus que les wagons/véhicules et conteneurs bâchés doivent être étanches à l'eau et qu'une marque de mise en garde doit être apposée sur les portes de chargement des wagons/véhicules couverts et conteneurs fermés.

Exemption du transport d'engins de chantiers, agricoles ou forestiers

Dans l'édition 2013 du RID/ADR/ADN, a été associée aux numéros ONU pour les carburants (UN 1202, UN 1203, UN 1268, UN 1863 et UN 3475) la disposition spéciale 363 comportant des prescriptions spécifiques pour les carburants contenus dans les équipements et engins (p. ex. compresseurs, générateurs, modules de chauffage). Ces prescriptions portent sur la construction des réservoirs de carburant ainsi que sur leur marquage en fonction de leur capacité.

Selon une association européenne, le RID/ADR ne distingue pas clairement les équipements et engins, auxquels s'applique la disposition spéciale 363 des véhicules et d'autres moyens de transport qui, lorsqu'ils sont transportés en tant que chargement, ne sont pas soumis à ses dispositions en vertu du 1.1.3.3. Il n'apparaît pas non plus clairement si les engins de chantier, agricoles ou forestiers autopropulsés qui disposent dans leur structure intérieure de réservoirs de dimensions différentes contenant du carburant destiné à leur propulsion ou au fonctionnement de leur équipement sont des équipements et engins ou des véhicules transportés en tant que chargement.

La Réunion commune a décidé d'insérer au 1.1.3.3 une nouvelle exemption générale ne s'appliquant pas uniquement aux engins de chantiers, agricoles ou forestiers, mais aussi à tout engin mobile non routier selon la directive 97/68/CE.

Marquage des cadres de bouteilles

Des prescriptions pour le marquage des cadres de bouteilles RID/ADR ont été introduites dans l'édition 2013. En conséquence de l'harmonisation avec la 18^e édition du Règlement type de l'ONU, l'édition 2015 comportera des prescriptions de marquage pour les cadres de bouteilles de l'ONU et il suffira donc d'y renvoyer pour les cadres de bouteilles du RID/ADR.

Jusqu'à présent, le RID/ADR ne contenait pas de dispositions concernant le marquage des cadres de bouteilles après les contrôles et épreuves périodiques. En Europe, pour des raisons pratiques, ce marquage a été apposé en utilisant les prescriptions applicables à celui des récipients à pression rechargeables.



Afin de dissiper à l'avenir tout doute possible, il a été convenu de décomposer les prescriptions de marquage pour les cadres de bouteilles du RID/ADR en trois parties correspondant :

- au marquage de chaque bouteille d'un cadre de bouteilles,
- au marquage des cadres de bouteilles avec des marques de fabrication, opérationnelles et de certification,
- au marquage pour les contrôles et épreuves périodiques.

La mesure transitoire pour les cadres de bouteilles adoptées pour l'édition 2015 a également été adaptée.

Section 5.5.3

Ajouté dans l'édition 2013 du RID et de l'ADR, le 5.5.3 (Dispositions spéciales applicables aux colis et 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) a subi plusieurs modifications au cours de cette période biennale. En mars 2013, la Réunion commune a en particulier décidé d'insérer une disposition selon laquelle les prescriptions pour le marquage et la documentation ne s'appliquent que s'il y a un risque effectif d'asphyxie dans le véhicule ou grand conteneur. La dernière phrase de cette nouvelle disposition précisait qu'« en règle générale, il faut supposer que les colis contenant de la neige carbonique (No ONU 1845) ne présentent aucun risque de cette nature. ». Ces décisions ont été prises du fait que dans le cas des services de livraison de colis, express et par coursier, ne transportant que de petits colis sur de courtes distances en milieu urbain, il n'y a en général pas de risque d'asphyxie et il paraît donc excessif de devoir apposer une marque de mise en garde (voir Bulletin n° 1/2 2013).

À la session de septembre 2013 de la Réunion commune, le représentant de l'Autriche a rapporté dans un document informel le décès tragique d'un restaurateur allemand qui transportait dans son véhicule privé un colis contenant de la neige carbonique. Plusieurs délégations avaient alors souligné l'importance de la séparation entre la cabine du conducteur et le compartiment de chargement.

Les consignes de sécurité de l'association allemande des gaz industriels (IGV) précisent également que la neige carbonique ne peut être transportée que dans un coffre ou une soute séparé et étanche aux gaz. Le transport en véhicule privé n'est possible qu'avec les fenêtres ouvertes, même lorsque la neige carbonique se trouve dans le coffre. Les consignes de sécurité de l'Association européenne des gaz industriels (EIGA) indiquent quant à elles clairement que le dioxyde de carbone, contrairement à d'autres matières utilisées comme réfrigérants, tel l'azote, est une matière non seulement asphyxiante, mais aussi dangereuse en présence de suffisamment d'oxygène.

Sur la base de ces informations supplémentaires, la Réunion commune révisé sa décision de mars 2013 et biffe l'ajout selon lequel les colis contenant de la neige carbonique comme agent réfrigérant ne présentent pas de risque d'asphyxie.

Prochaine session

Du 15 au 19 septembre 2014, la Réunion commune poursuivra les délibérations sur les modifications 2017 du RID/ADR/ADN.

Jochen Conrad / Katarina Guricová



Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

3^e session (Berne, 20 et 21 mai 2014)

Les 20 et 21 mai 2014 s'est déroulée à Berne sous la présidence de M. Helmut Rein (Allemagne) la troisième session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID. 17 États, la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (ERA) ainsi que 5 organisations internationales non gouvernementales y étaient représentés.

Cette réunion du groupe de travail avait pour principal objet l'adoption des dernières modifications prévues pour l'édition 2015 du RID.

Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN

Le groupe de travail a approuvé toutes les dernières modifications apportées au mois de mars à l'édition 2015 du RID, de l'ADR et de l'ADN par la dernière Réunion commune RID/ADR/ADN (cf. p.p. 15-18), à l'exception toutefois des prescriptions pour les conteneurs pour vrac souples.

Propositions d'amendements au RID

1.1.3.3

Tandis qu'au 1.1.3.3 de l'ADR, l'exemption du carburant contenu dans les réservoirs d'un véhicule effectuant une opération de transport et celle du carburant contenu dans le réservoir des véhicules ou d'autres moyens de transport qui sont transportés en tant que chargement sont réglementées à des alinéas différents, le RID ne comporte à l'heure actuelle qu'un seul alinéa dont il ne ressort pas clairement si cette exemption est également applicable au carburant diesel dans les engins moteurs.

Le groupe de travail a adopté une proposition du Secrétariat visant à aligner la structure du 1.1.3.3 du RID sur celle de l'ADR. Il a toutefois préféré au terme d'« engin-moteur » celui plus général de « véhicule ferroviaire », afin d'inclure d'autres véhicules automoteurs comme les locomotives à vapeur alimentées à l'huile lourde, les grues automotrices et les engins de pose de voie.

Exemptions de dispositifs de stockage et de production d'énergie électrique

Le 1.1.3 exempte différents éléments contenant des marchandises dangereuses et faisant partie de l'équipement des véhicules de l'application des prescriptions du RID et de l'ADR. Sont en particulier concernés les réservoirs de carburant, les batteries au lithium et les récipients à gaz à pression.

D'autres dispositifs de stockage d'énergie, comme les dispositifs de stockage à hydrure métallique du numéro ONU 3468, les cartouches pour pile à combustible des

numéros ONU 3473 et 3476 à 3479, les condensateurs à double couche du numéro ONU 3499 ou encore les condensateurs asymétriques du numéro ONU 3508 nouvellement introduits dans les prescriptions 2015, ne sont pas exemptés lorsqu'ils font partie de l'équipement de moyens de transport.

Le groupe de travail a adopté une proposition de la Suisse visant à étendre l'exemption pour les batteries au lithium au 1.1.3.7 à d'autres dispositifs de stockage et de production d'énergie électrique, qui n'avait pas pu être traitée par la dernière Réunion commune RID/ADR/ADN par manque de temps. Cette proposition a également été adoptée par le WP.15. Comme au 1.1.3.3, le nouveau terme « véhicule ferroviaire » est utilisé et un nouvel alinéa c) est introduit pour les véhicules transportés en tant que chargement.

Mesures transitoires concernant les anciens wagons-citernes destinés au transport de gaz

La première session du groupe de travail (Riga, 12-15 novembre 2012) avait adopté la proposition de l'Allemagne visant à interdire le maintien en service des wagons-citernes pour gaz sous pression construits avant le 1^{er} octobre 1978, dont l'épaisseur de paroi et les équipements ne satisfaisaient pas aux prescriptions. La majorité s'était exprimée en faveur d'une approche graduelle avec laquelle les 5 000 wagons-citernes pour gaz sous pression encore en service et répondant aux dispositions transitoires actuelles du 1.6.3.1, 1.6.3.2 et 1.6.3.3 devaient progressivement être mis hors service en fonction de leur âge.

Le représentant de la France a signalé dans un nouveau document que cette décision avait pour conséquence que les wagons-citernes construits avant le 1^{er} janvier 1967 et dont l'épaisseur de paroi ne correspondait pas aux prescriptions du chapitre 6.8 devaient être retirés de la circulation avant le 30 juin 2015 au plus tard. Cela nuit considérablement aux détenteurs de wagons, étant donné qu'un certain nombre de ces wagons ont été équipés de tampons anti-crash et de dispositifs anti-chevauchement.

Le groupe de travail a adopté la proposition de la France de prévoir une mesure transitoire pour ces wagons anciens également. Il en résulte le calendrier de mise hors service progressive suivant :

- Construction avant le 1^{er} janvier 1965 : exploitation jusqu'au 31 décembre 2017 sous réserve de l'accord de l'autorité compétente de l'État d'enregistrement.
- Construction entre le 1^{er} janvier 1965 et le 31 décembre 1966 : exploitation jusqu'au 31 décembre 2019.
- Construction entre le 1^{er} janvier 1967 et le 31 décembre 1970 : exploitation jusqu'au 31 décembre 2021.



- Construction entre le 1^{er} janvier 1971 et le 31 décembre 1975 : exploitation jusqu'au 31 décembre 2025.
- Construction entre le 1^{er} janvier 1976 et le 30 septembre 1978 : exploitation jusqu'au 31 décembre 2029.

Transport en vrac de charbon de numéro ONU 1361

Aux première et deuxième sessions du groupe de travail permanent a été débattue la question des différents types de charbon remplissant les critères de classification de la classe 4.2 et devant donc être considérés comme des marchandises dangereuses. Ce classement comme marchandise dangereuse impliquerait l'impossibilité du transport en wagons découverts. Le groupe de travail a notamment discuté des conditions devant être remplies pour que ce transport reste possible sans qu'il y ait d'abord besoin d'identifier les propriétés du charbon (voir Bulletin 1/2014).

Le 31 janvier 2014, un incident est survenu à Heidelberg dans un train complet chargé de charbon colombien de Calentur. Un feu couvant a été constaté dans deux wagons découverts et en conséquence une température comprise entre 500 °C et 600 °C a été mesurée sur la paroi extérieure d'un des deux wagons. Selon les autorités chargées de l'enquête, l'auto-combustion a été causée par des braises apparues malgré le contrôle du charbon dans l'entrepôt.

Cet incident a montré qu'un contrôle efficace de la température pendant ou après le chargement était nécessaire pour détecter le cas échéant les feux couvants non encore identifiés.

Le groupe de travail a finalement adopté le texte d'une nouvelle disposition spéciale qui tient compte des points suivants :

- La nouvelle disposition spéciale est associée à la fois au numéro ONU 1361 CHARBON d'origine animale ou végétale et au numéro ONU 3088 SOLIDE ORGANIQUE AUTOÉCHAUFFANT, N.S.A.
- Pour les chargements d'extraction récente, la température ne doit pas être mesurée.
- Pour les chargements de houille provenant d'un dépôt, il faut s'assurer, grâce à des méthodes de mesure appropriées, que la température ne dépasse pas 60 °C au moment du chargement. Le remplisseur doit en établir les justificatifs.

Au cours des débats, il a de nouveau été précisé que la houille, le coke et l'antracite ne devaient être considérés comme marchandises dangereuses que si les critères de classification de la classe 4.2 du groupe d'emballage III étaient remplis. Il a également été souligné que les incidents n'avaient jusqu'à présent concerné que la houille d'importation et pas la houille européenne d'extraction récente.

Sur la base du texte adopté par le groupe de travail, l'Allemagne a élaboré l'accord particulier multilatéral

RID 4/2014 [voir www.otif.org → Marchandises dangereuses → Renvois au RID sur le site web de l'OTIF → 1.5.1.1 : Dérogations temporaires (accords particuliers multilatéraux)], lequel permet l'application immédiate de cette disposition spéciale.

Entité chargée de l'entretien (ECE)

Selon le 1.4.3.5 b), l'exploitant d'un wagon-citerne doit veiller à ce que l'entretien des citernes et de leurs équipements soit effectué d'une manière qui garantisse que le wagon-citerne soumis aux sollicitations normales d'exploitation, réponde aux prescriptions du RID, jusqu'à la prochaine épreuve. Dans la législation ferroviaire européenne, cette obligation incombe cependant à l'entité chargée de l'entretien (ECE).

Afin de résoudre provisoirement cette contradiction, un renvoi à l'entité chargée de l'entretien a été inséré au 1.4.3.6 b) à la demande de l'UIC.

Le groupe de travail est toutefois convenu que des travaux supplémentaires étaient nécessaires pour intégrer l'entité chargée de l'entretien comme nouvel intervenant en transport de marchandises dangereuses dans le RID.

Langues réglementaires pour les transports à destination ou via le territoire d'un État partie au SMGS

Différentes parties du RID comportent des prescriptions relatives aux langues à utiliser pour le marquage des colis, des suremballages, des wagons-citernes et des conteneurs-citernes ainsi que pour les données inscrites dans le document de transport et ses annexes. Ces prescriptions donnent essentiellement la possibilité de choisir entre l'allemand, l'anglais et le français.

L'annexe 2 au SMGS, qui renferme les prescriptions sur les marchandises dangereuses pour l'Europe de l'Est et l'Asie, comporte en parallèle des dispositions prévoyant l'utilisation du chinois ou du russe.

Dans le cadre des travaux d'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS engagés l'année dernière, il a été reconnu très tôt que les deux règlements devaient inclure un renvoi aux dispositions linguistiques de l'autre, pour éviter que les marquages n'aient à être changés aux frontières entre les deux régimes juridiques.

Le groupe de travail s'est prononcé à l'unanimité pour l'insertion d'une disposition générale au 1.1.4 (Applicabilité d'autres règlements), prévoyant d'une part l'utilisation obligatoire des langues prescrites dans l'autre régime juridique, mais permettant d'autre part aux États concernés par le transport de passer des accords dérogatoires. Par ce biais, la validité de l'accord passé entre la Finlande et la Russie, par exemple, est garantie.

Il a été recommandé à l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), responsable de l'annexe 2 au SMGS, de rendre obligatoire l'application des dispositions linguistiques facultatives provisoirement adoptées (voir Bulletin 1/2014).



Détection de déraillements

La prise de décision quant à l'introduction obligatoire des détecteurs de déraillement pour les wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses a de nouveau été reportée à la prochaine période biennale. Les États membres de l'Union européenne avaient convenu dans une décision du Conseil de l'Union européenne que la question de la détection des déraillements devait « faire l'objet d'une évaluation plus poussée, à la lumière du progrès technique et scientifique » et qu'il fallait continuer à rechercher « une solution durable à la détection des déraillements et à l'atténuation de leurs effets, en réfléchissant notamment à la future mise en œuvre de cette solution ».

Le groupe de travail est convenu de charger un sous-groupe de travail de traiter toutes les questions relatives à l'introduction de détecteurs de déraillement, en tenant compte des résultats d'un projet de recherche européen pour la réduction du nombre de déraillements et de leurs répercussions.

Commission d'experts du RID

Le 22 mai 2014, juste après la réunion du groupe de travail permanent, a eu lieu la 53^e session de la Commission d'experts du RID qui avait pour seule tâche d'approuver pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015 les modifications du RID proposées par la première (Riga, 12-15 novembre 2012), la deuxième (Copenhague, 18-22 novembre 2013) et la troisième session de son groupe de travail permanent. La version consolidée des modifications approuvées sera disponible prochainement sur le site de l'OTIF (www.otif.org → Marchandises dangereuses → Textes de notification).

Prochaine session

La 4^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu du 17 au 20 novembre 2014 à Madrid.

Jochen Conrad / Katarina Guricová



25^e Commission de révision

(Berne, 25 - 26 juin 2014)

Avec la participation de 23 États membres de l'OTIF et de l'Union européenne, la 25^e Commission de révision de l'OTIF a pu valablement siéger les 25 et 26 juin 2014 à Berne, dans les locaux de l'Union postale universelle, pour traiter des modifications de la COTIF et de ses appendices.

Grâce aux efforts constants du Secrétariat, le quorum a été atteint dès l'ouverture de la session et la Commission de révision a pu valablement adopter l'ordre du jour et désigner M. Marcel Hepp (Suisse) à la présidence de la session.

Il convient ici de préciser que le quorum de la Commission de révision varie d'un point à l'autre de l'ordre du jour, qu'il s'agisse de l'adoption de l'ordre du jour, de l'élection de son président, de la modification de la COTIF ou encore de la modification des appendices à la COTIF. Si ce quorum est plus facilement atteint pour les appendices qui relèvent de la compétence exclusive de l'UE, ce n'est pas forcément le cas pour la convention de base ou les appendices, qui relèvent d'une compétence partagée entre l'UE et ses États membres. Le quorum pour ces derniers a heureusement pu être atteint, de nombreux États membres étant présents ou représentés pendant toute la durée de la session, à savoir l'Allemagne (qui représentait la République tchèque et la Hongrie), l'Algérie, l'Autriche (qui représentait le Luxembourg et le Portugal), la Belgique (qui représentait la Lettonie et les Pays-Bas), l'Espagne (qui représentait la Pologne et la Slovaquie), la France, la Géorgie, la Norvège (qui représentait la Finlande et la Lituanie), la Serbie (qui représentait le Monténégro et la Turquie) et finalement la Suisse (qui représentait le Liechtenstein).

En plus de l'Union européenne, plusieurs associations professionnelles comme la CER, le CIT, l'ATV, l'UIC, l'AIEP/IVA et l'UIP étaient présentes à la session.

Développement des groupes de travail juridiques

Le Secrétaire général a saisi la Commission de révision de la question de la mise en place de groupes de travail juridiques. En effet, dans la phase actuelle où l'UE a adhéré à la COTIF, il est opportun de mettre en cohérence les différents appendices à la COTIF, et donc également les appendices dits juridiques, avec les développements du droit de l'UE. La Commission de révision ne se réunissant pas aussi périodiquement que les commissions dans le domaine technique ou du RID, il convient de permettre la mise en place de groupes de travail dans le domaine juridique, avec un régime linguistique adapté.

Il faudra à l'avenir aussi tenir compte du fait que l'UE est cette fois-ci parvenue à adopter la décision du Conseil établissant la position de l'UE devant être représentée à la réunion en seulement 2 mois à compter de la réception des documents, mais que cela pourrait se révéler difficile à l'avenir. Il a fallu 5 mois pour que la décision du Conseil sur la position de l'UE pour l'amendement du RID soit adoptée.

Dans ce cas, le système bien établi de l'OTIF de réunions préparatoires pour ces amendements a grandement aidé l'UE à engager suffisamment tôt le processus de préparation de la décision du Conseil. En conséquence, l'UE est d'avis qu'un système similaire de groupes de travail préparatoires ou la réception plus précoce des documents pourraient aider à conclure avec succès les négociations nécessaires au sein de l'UE pour parvenir à une position commune.

La Commission de révision a reconnu qu'il existait deux sortes de groupes de travail :

- ceux constitués à l'initiative de la Commission de révision, auxquels s'appliquent par analogie le Règlement intérieur de la Commission de révision, comme celui créé sur décision de la Commission de révision pour la révision des RU CIM, qui fera valider ses propositions par voie de procédure écrite par la Commission de révision, de façon à pouvoir traiter la révision des CIM lors de la prochaine Assemblée générale ;
- ceux mis en place par le Secrétaire général pour éclairer les décisions à prendre et lui permettre de parvenir à un consensus sur une question ou obtenir l'avis de la majorité des participants s'il n'y a pas de consensus. Le groupe de travail mis en place pour la révision des CUI relève de cette seconde catégorie. Il préparera une proposition pour la prochaine session de la Commission de révision.

La Commission de révision est parvenue à la conclusion que le Secrétaire général était libre d'instaurer à son initiative des groupes de travail auxquels s'appliqueront les règles qui lui paraissent judicieuses et utiles pour garantir un travail efficace.

Adaptations à la Convention

Le premier point important de la session était d'approuver certaines modifications à la COTIF. Le Secrétariat de l'OTIF avait proposé de modifier les articles 3, 12, 14, 15, 20, 24, 25, 26 et 27, mais seule la modification de l'article 27 relevait de la compétence de la Commission de révision.

Depuis 2012, le vérificateur des comptes avait recommandé à l'OTIF de « faire le nécessaire pour engager le processus de révision de cette disposition de la COTIF afin que l'article 27 de la COTIF ne garde que les éléments généraux de la vérification des comptes et de laisser au Règlement financier et comptable de l'Organisation le soin de régler en détail les tâches des vérificateurs.

C'est pour répondre à cette recommandation que le Secrétariat a proposé de modifier l'article 27 de la COTIF : ces dispositions permettent désormais de garantir dans son intégrité le pouvoir de contrôle des vérificateurs des



comptes, conformément aux normes internationales en vigueur.

Cette modification a été adoptée. Quant aux autres modifications à la COTIF proposées par le Secrétaire général – pour la plupart éditoriales – ladite Commission les a approuvées et elles seront soumises à la prochaine Assemblée générale pour adoption.

La modification la plus importante concerne l'article 25 et fait également suite à une recommandation des vérificateurs des comptes : le Secrétariat a proposé de revenir à un rythme annuel de présentation du budget, des comptes et du rapport de gestion, ce qui correspond déjà à la pratique.

Modification des Règles uniformes CUV

À propos des appendices à la COTIF, la Commission de révision a adopté la modification de l'article 2 des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV), appendice D à la Convention, pour inclure dans le texte légal une nouvelle définition du « détenteur » pour la rendre aussi proche que possible de celle de la directive 2008/1110/CE, reprise dans les RU ATMF, tout en tenant compte des particularités inhérentes aux RU CUV.

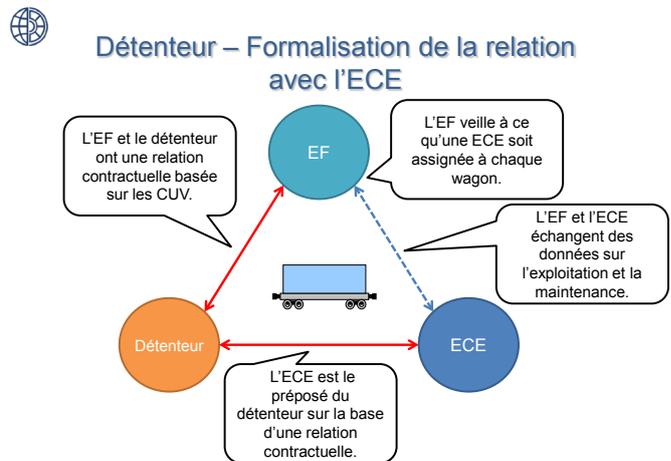
De même, la Commission de révision a adopté une modification de l'article 9 des CUV tendant à inclure l'entité chargée de l'entretien comme une personne au service de laquelle le détenteur recourt pour l'exécution du contrat.

Cette modification importante sera présentée à l'Assemblée générale de septembre 2015.

En juillet 2013, le Secrétariat de l'OTIF avait en effet lancé de premières réflexions sur la nécessité de régler sur le plan législatif, dans les RU CUV, les droits et obligations des parties au contrat d'utilisation de wagons pour l'entretien des wagons. En effet, comme l'illustre le schéma ci-dessous, la particularité du transport de marchandises est que les wagons sont le support d'un important trafic international dans lequel un détenteur (qui peut être une entreprise de transport ferroviaire ou une filiale de celle-ci) confie à une entreprise de transport ferroviaire l'exploitation de ses wagons. Les responsabilités spécifiques du détenteur doivent donc être particulièrement claires dans le droit OTIF, puisque c'est à ce dernier qu'incombe la relation directe avec l'ECE, qu'il décide lui-même d'être ECE, ou qu'il opte pour une solution de sous-traitance.

La fonction d'entité chargée de l'entretien (ECE) a été mise en œuvre dans l'annexe A des RU ATMF, qui transpose le règlement ECE dans le droit OTIF. Les modifications apportées aux RU CUV concernant les ECE ont donc vocation à servir de support à la mise en place par le secteur de dispositions plus détaillées, les modifications proposées se contentant de donner un cadre général.

Figure 1 : Détenteur – Formalisation de la relation avec l'ECE



L'apport principal de la révision se trouve dans un nouveau paragraphe 3 de l'article 9, qui dispose :

- à l'alinéa 1, que le détenteur assume ses obligations quant à l'entretien du wagon au titre du contrat d'utilisation en trafic international en recourant à une ECE, qui est son préposé sur le modèle du § 2 de l'article 9, qui traite du gestionnaire d'infrastructure ;
- à l'alinéa 2, que le contrat d'utilisation organise bien les échanges d'informations requis par l'article 15, § 3, des RU ATMF et par l'article 5 de l'annexe A des RU ATMF. Il est en effet vital que les RU CUV puissent permettre d'identifier avec clarté le rôle et les obligations réciproques des acteurs soit dans le cadre de contrats bilatéraux soit dans le cadre de contrats multilatéraux comme le CUU (Contrat uniforme d'utilisation des wagons) pour les wagons.

Évolution des Règles uniformes CIM

La modernisation proposée de certains articles des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), appendice B à la Convention, visait à introduire un nouvel article 6a dans les CIM, pour donner la priorité à la lettre de voiture électronique. Elle n'a malheureusement pas pu être menée à bien, l'Union européenne craignant que l'adoption de cette modification puisse avoir « des conséquences intempestives », étant donné que les dispositions du Code des douanes de l'Union concernant les documents électroniques de transport n'entreraient pas en vigueur avant mai 2016.

La Commission de révision a donc décidé de reporter l'ensemble des propositions de modifications aux CIM et de mettre en place un groupe de travail de la Commission de révision qui sera chargé de préparer lesdites propositions en coopération avec l'UE afin qu'elles puissent être soumises à la prochaine Assemblée générale.



Modification des Règles uniformes CUI

En ce qui concerne la proposition de modification des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI), appendice E à la Convention, la Commission a approuvé des adaptations rédactionnelles à l'article 5 bis et le terme de « Communautés européennes » a été remplacé par celui de « Union européenne », toujours pour tenir compte de l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne.

En outre, la Commission de révision a soutenu la mise en place d'un groupe de travail du Secrétaire général, afin de proposer les adaptations à apporter aux RU CUI en liaison notamment avec l'Union européenne et le Comité international des transports ferroviaires (CIT).

Révision des Règles uniformes ATMF et APTU

Les propositions de modification des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF), appendice G à la COTIF, ont toutes été adoptées par la Commission de révision conformément aux textes proposés par la Commission d'experts techniques de l'OTIF.

Les conclusions du sous-groupe ad hoc sur la sécurité, approuvées par la Commission d'experts techniques en juin 2014, ont constitué l'élément déclencheur de la révision des ATMF. Elles ont notamment abouti à un projet de nouvel article 15a sur la composition et l'exploitation des trains et à une modification de l'article 17, § 1, sur l'immobilisation et le refus des véhicules.

De plus, les ATMF ont été adaptées aux récents développements de la réglementation de l'Union européenne. Par rapport à la version 2011, la version révisée des ATMF vise à mieux énoncer les fonctions et les relations mutuelles des :

- États parties,
- autorités compétentes,
- organismes d'évaluation.

La version 2011 des ATMF employait différents termes pour le même concept, comme « organismes reconnus aptes », « les organismes », « autorité effectuant l'admission technique », « les organismes responsables de la réalisation des évaluations » et « autorité d'homologation ». Dans la mesure du possible, ces expressions ont été remplacées par « autorité compétente » ou « organisme d'évaluation » selon le cas.

À des fins d'harmonisation avec la terminologie utilisée par l'Union européenne et dans d'autres textes de l'OTIF, le terme « entité en charge de la maintenance » / « ECM » a été remplacé par « entité chargée de l'entretien » / « ECE » dans la version française, celui de « fichier technique » a été remplacé par « dossier technique » et « fichier de maintenance » est devenu « dossier de maintenance ».

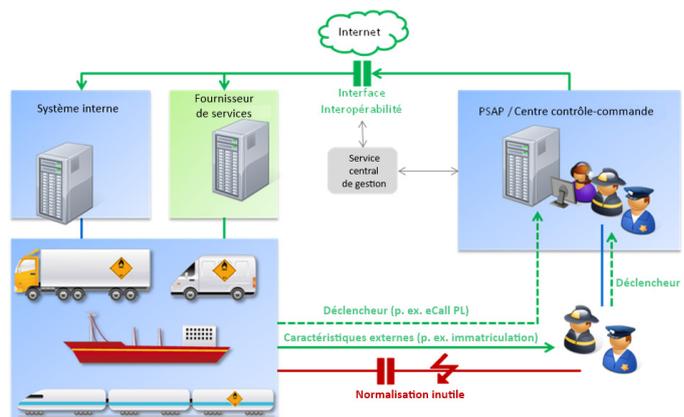
La Commission de révision a aussi approuvé une révision partielle de l'appendice F concernant la validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU APTU), pour tenir compte des dernières modifications aux RU ATMF et donc pour préserver sa cohérence après la révision complète de l'appendice G.

L'article de M. Leermakers en p.p. 9-10 du présent bulletin détaille ces modifications qui ont pu être adoptées et discutées en amont de la Commission de révision par la CTE et qui ont été reprises sans changement.

Informations diverses

La Commission de révision a de plus pris note des informations données sur les documents électroniques concernant le transport des marchandises dangereuses, les travaux de la Commission d'experts du RID et les décisions de principe prises par la Réunion commune RID/ADR/ADN sur l'architecture de système pour le recours aux documents de transport électroniques et l'amélioration de la gestion des urgences en transport de marchandises dangereuses.

Figure 2 : Architecture du système de transmission électronique



Elle prévoit que les entreprises de transport consignent toutes les données nécessaires au transport de marchandises dangereuses dans leur propre base de données ou celle de l'entreprise de services de leur choix.

Plusieurs décisions ont par ailleurs été prises par la Commission de révision pour le développement de ses propres normes internes. Le Secrétaire général a reçu pour mandat de soumettre à la prochaine session de la Commission de révision des propositions de modification de son Règlement intérieur en ce qui concerne la question du régime linguistique et de prévoir des dispositions pour le cas de non-respect de certains délais.

Pour finir, un mandat a aussi été donné au Secrétaire général consistant à consolider le Rapport explicatif en le mettant à jour et à faire les adaptations rédactionnelles nécessaires à la COTIF et ses appendices.



Conformément à l'article 35, § 2, de la COTIF, les modifications de la Convention et de ses appendices décidées par la Commission de révision entreront en vigueur pour tous les États membres, le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux États membres, à savoir le 1^{er} juillet 2015, le Secrétaire général ayant notifié les modifications aux États membres le 10 juillet 2014.

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

Lignes ferroviaires CIV/CIM :

Néant

Carlos del Olmo

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...

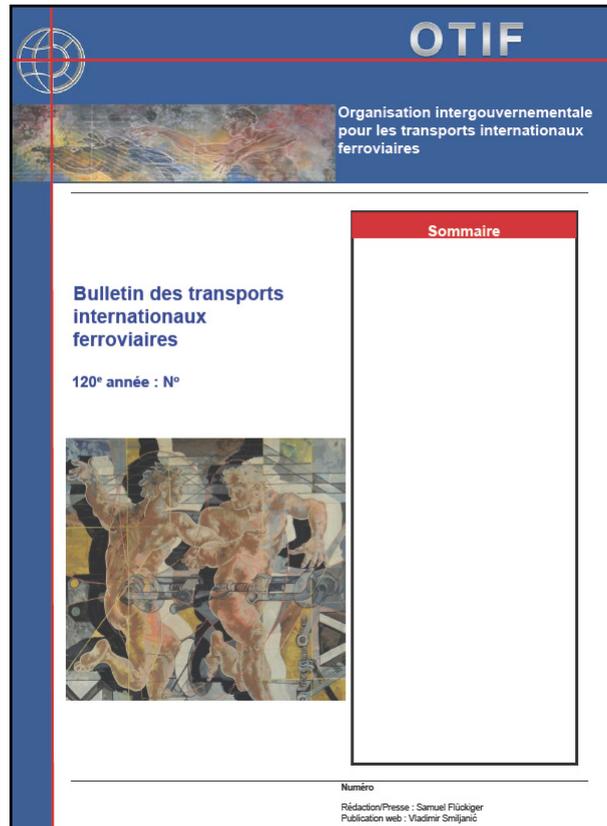
CIV Cliquez ici ! @

CIM Cliquez ici ! @

Ayoub Elkaroubi



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