



# Bulletin

123e année : N° 2/2015

**OTIF**

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

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



## SOMMAIRE

### ACTUALITES

#### COTIF

- 3 La République d'Azerbaïdjan, 50<sup>e</sup> État membre de l'OTIF
- 3 Le droit uniforme de la COTIF jusqu'en Suède
- 4 Appendice G, l'entrée en vigueur des ATMF en France
- 4 Champ d'application de la COTIF et ses Appendices

#### OTIF

- 7 Nouveaux représentants permanents
- 7 Les 30 ans de l'OTIF, un peu d'histoire au présent
- 8 Nouveaux venus à l'OTIF

#### TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 10 Cours de formation de l'UIC sur le transport de marchandises dangereuses

### ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

#### TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 11 Discussions et décisions de la CTE 8
- 13 Les obligations juridiques pour le marquage des véhicules

#### MARCHANDISES DANGEREUSES

- 17 Réunion commune RID/ADR/ADN

### CALENDRIER DES EVENEMENTS

Picture by

[www.procommons.org.hk](http://www.procommons.org.hk)

[www.bigstock.dk](http://www.bigstock.dk)

OTIF's Staff



L'adhésion de l'Azerbaïdjan à l'OTIF, motivée par la mise en service de la ligne Bakou-Tbilissi-Kars, est un événement important pour l'Organisation. Outre qu'elle portera à 50 le nombre de nos États membres, cette adhésion est porteuse de deux messages.

D'une part, la COTIF est vue comme une partie intégrante du développement des échanges en Asie. L'établissement d'une nouvelle route se double de façon régulière de l'extension de notre périmètre. C'est un signe de vitalité, qui démontre que la réglementation de l'OTIF est bien ce pont que toutes nos équipes s'efforcent de rendre chaque jour plus solide.

D'autre part, elle démontre que notre valeur ajoutée réside dans le caractère opérationnel de ce que nous apportons au trafic international. L'utilisation, dans le cas de l'Azerbaïdjan, de la lettre de voiture CIM

répond au besoin concret de développer le trafic de marchandises avec la Turquie (et au-delà) dans un cadre harmonisé.

Ce bulletin reflète cette volonté d'apporter des outils efficaces pour la constitution d'un réseau ferroviaire international intégré et interopérable.

Les outils et les règles sont importants, mais ils ne sont rien sans les femmes et les hommes qui les élaborent et les mettent en œuvre. C'est pourquoi le nouveau programme de formation qui permet à de jeunes professionnels du ferroviaire de découvrir les activités de l'OTIF en étant intégrés aux activités du Secrétariat est pour moi particulièrement important. À travers le témoignage de M. Oguz, je pense que vous pourrez découvrir à quel point ce type d'initiative est enrichissant pour l'Organisation comme pour le stagiaire concerné.

**François Davenne**



## LA RÉPUBLIQUE D'AZERBAÏDJAN, 50<sup>e</sup> ÉTAT MEMBRE DE L'OTIF

Le 9 juillet 2015, Son Excellence l'ambassadeur d'Azerbaïdjan en Suisse, M. Akram Zeynalli, a remis au Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, l'instrument original d'adhésion à la COTIF signé le 6 mai 2015 par le ministre des affaires étrangères de la République d'Azerbaïdjan, M. E. Mammadyarov.

L'Azerbaïdjan a des frontières terrestres avec la Turquie, l'Arménie, la Géorgie, la Russie et l'Iran. Situé au cœur des routes qui relient l'Asie et

l'Europe, ce pays du Caucase possède un peu plus de 3000 km de voies ferrées et des lignes électrifiées à 3 000 V (3 kV) DC.

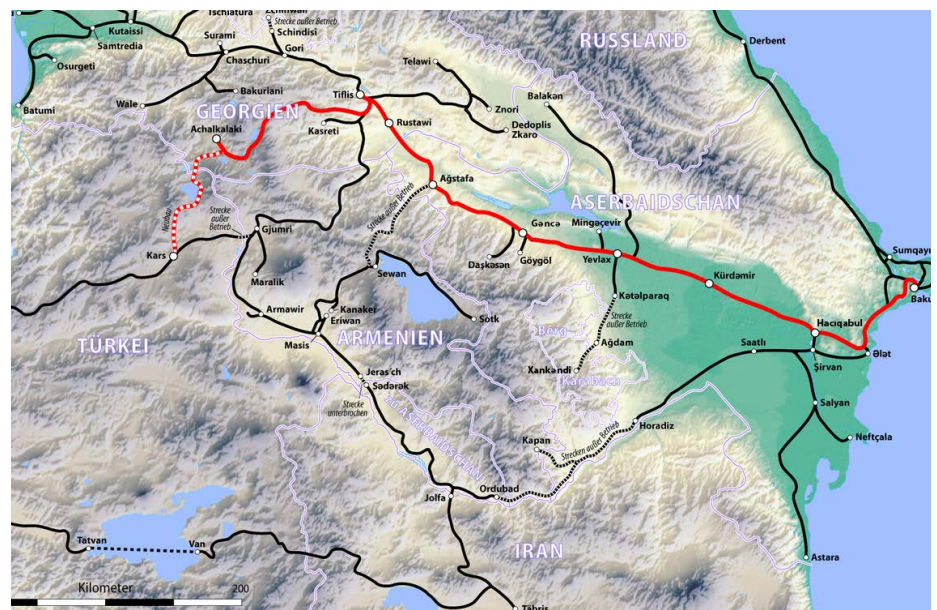
Également membre de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), l'Azerbaïdjan offre, par son adhésion à la COTIF, un cadre juridique pour l'ensemble de la ligne Bakou-Tbilissi-Kars. L'adhésion de l'Azerbaïdjan à la COTIF 1999, qui comprend l'application des appendi-

ces A, B et C, représente un grand progrès pour les échanges eurasiatiques. Elle permettra de donner un cadre uniforme aux transports internationaux ferroviaires dans cette région entre Europe et Asie.

L'adhésion entrera probablement en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre ou le 1<sup>er</sup> décembre 2015 et ainsi la République d'Azerbaïdjan deviendra le 50<sup>e</sup> État membre de l'OTIF.



François Davenne and H.E. Mr Akram Zeynalli



## LE DROIT UNIFORME DE LA COTIF JUSQU'EN SUÈDE

Le 12 juin 2015 à Berne, Son Excellence l'ambassadeur de Suède en Suisse, M. Magnus Hartog-Holm, a remis au Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), M. Davenne, l'instrument de ratification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) dans sa version 1999.

La Suède, membre fondateur de l'OTIF par la signature de la COTIF 1980 dès le 9 mai 1980, appliquait déjà depuis 1907 la Convention internationale sur

le transport de marchandises par chemins de fer (CIM, devenue plus tard appendice B à la COTIF).

Avec 11 000 km de lignes, la Suède dispose d'un réseau ferroviaire étendu, qui lui permet également une bonne connexion avec ses voisins danois, finnois et norvégiens.

Avec cette ratification, la Suède applique la COTIF 1999 et ses 7 appendices et contribue au développement d'un espace cohérent pour le trafic ferroviaire international.



François Davenne and H.E. Mr Magnus Hartog-Holm

## APPENDICE G, L'ENTRÉE EN VIGUEUR DES ATMF EN FRANCE

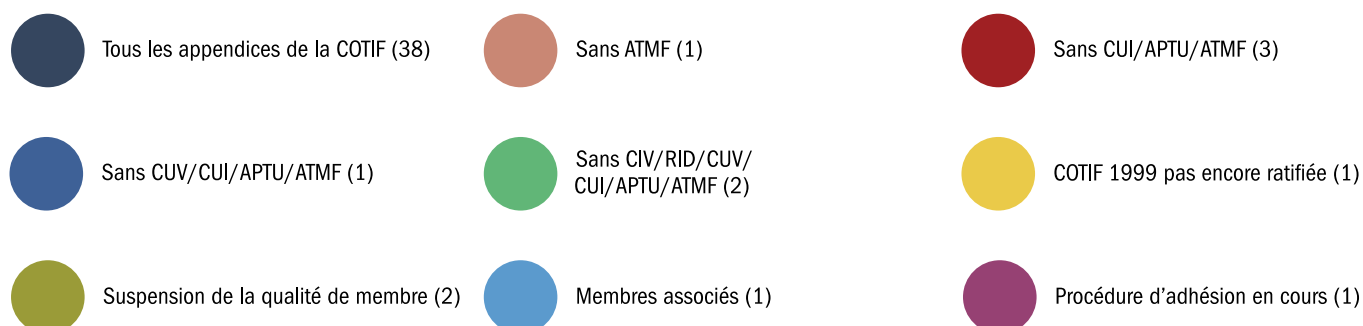
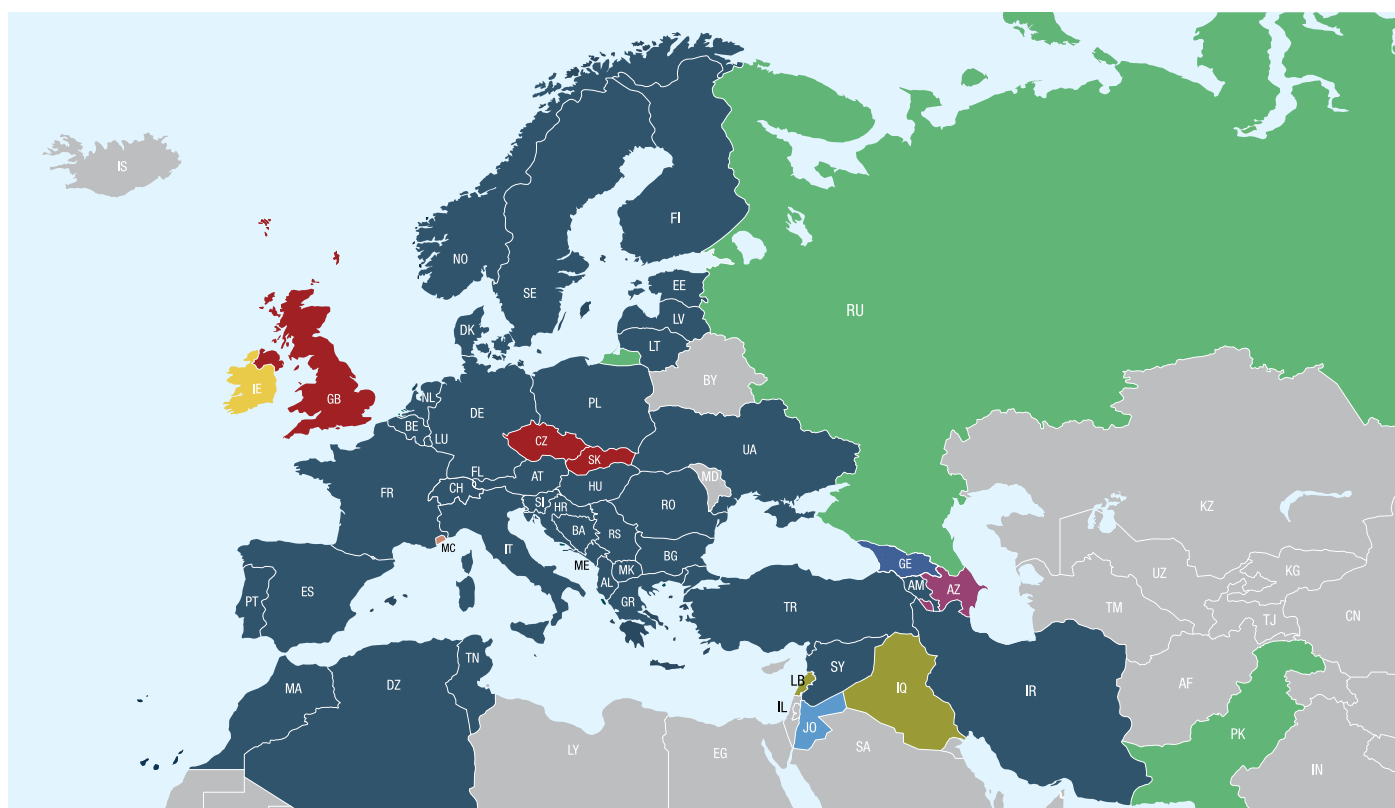
Le 30 juin 2006, la France avait déclaré qu'en attendant le résultat des discussions concernant l'adhésion de l'UE à la COTIF, elle n'appliquerait pas, pendant une période transitoire, les appendices E, F et G à la COTIF.

Durant l'année 2014, la France a successivement retiré ses déclarations de non-application. Le dernier retrait en date du 11 novembre 2014 concernant la non-application de l'appendice G a pris effet le 1<sup>er</sup> juillet 2015.

Les ATMF sont désormais applicables en France et de surcroît dans leur nouvelle version suivant les modifications décidées par la 25<sup>e</sup> Commission de révision qui entrent en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2015 également.

## CHAMP D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE DE LA COTIF ET SES APPENDICES

État au 1<sup>er</sup> juillet 2015



























# TABLEAU RÉCAPITULATIF DU CHAMP D'APPLICATION DE LA COTIF ET SES APPENDICES



























■ État membre de l'OTIF et de l'UE

■ État membre de l'OTIF

État au 1<sup>er</sup> Juillet 2015

			CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	Convention non ratifiée	Commentaires
AL	Albanie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DZ	Algérie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AM	Arménie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AT	Autriche		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 <sup>er</sup> juillet 2011
AZ	Azerbaïdjan		✓	✓	✓						Procédure d'adhésion en cours
BE	Belgique		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 8 février 2012
BA	Bosnie-et-Herzégovine		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
BG	Bulgarie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 17 décembre 2012
HR	Croatie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CZ	République tchèque		✓	✓	✓	✓					
DK	Danemark		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 7 juillet 2011
EE	Estonie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 9 août 2013. Application sur certaines lignes uniquement
FI	Finlande		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 <sup>er</sup> juillet 2011
FR	France		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Les réserves contre les APTU ont été retirées avec effet au 3 février 2014, contre les CUI avec effet au 4 mars 2014 et contre les ATMF avec effet au 1 <sup>er</sup> juillet 2015
GE	Géorgie		✓	✓	✓						Application sur certaines lignes uniquement
DE	Allemagne		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI levées avec effet au 1 <sup>er</sup> janvier 2012 et contre les APTU/ATMF au 1 <sup>er</sup> janvier 2013
GR	Grèce		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 13 septembre 2011
HU	Hongrie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 16 février 2012
IR	Iran		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IQ	Iraq										Qualité de membre de l'OTIF suspendue
IE	Irlande									✓	
IT	Italie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LV	Lettonie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 26 avril 2013
LB	Liban										Qualité de membre de l'OTIF suspendue

État au 1<sup>er</sup> Juillet 2015

			CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	not yet ratified	Comments
FL	Liechtenstein		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LT	Lituanie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 10 novembre 2011
LU	Luxembourg		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 11 janvier 2012
MK	ERY de Macédoine		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MC	Monaco		✓	✓	✓	✓	✓	✓			
ME	Monténégro		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA	Maroc		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NL	Pay-Bas		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 <sup>er</sup> janvier 2012
NO	Norvège		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 18 juin 2014
PK	Pakistan			✓							
PL	Pologne		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 <sup>er</sup> janvier 2012
PR	Portugal		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 13 mai 2013
RO	Roumanie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 1 <sup>er</sup> mars 2013
RU	Russie			✓							Application sur certaines lignes uniquement
RS	Serbie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SK	Slovaquie		✓	✓	✓	✓					
SI	Slovénie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 19 octobre 2012
ES	Espagne		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Réserves contre les CUI/APTU/ATMF levées avec effet au 16 avril 2014
SE	Suède		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CH	Suisse		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY	Syrie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TN	Tunesie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR	Turquie		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA	Ukraine		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Application sur certaines lignes uniquement
GB	Royaume-Uni		✓	✓	✓	✓					
EU	Union européenne		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		





François Davenne

## LES 30 ANS DE L'OTIF, UN PEU D'HISTOIRE AU PRÉSENT

En 1890 est créé l'Office central pour les transports internationaux par chemins de fer (OCTI), institué par la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer et conçu comme un secrétariat permanent. Jusqu'en 1956, la gestion de l'OCTI est sous le contrôle du Conseil fédéral suisse. En 1956, est créé au sein de l'OCTI un comité administratif constitué de représentants d'une partie des États membres et ce Comité administratif remplace le Conseil fédéral suisse dans sa fonction de contrôle. En 1980, une réforme fondamentale est opérée par la 8<sup>e</sup> Commission de révision pour aboutir à la transformation de l'OCTI en organisation internationale gouvernementale et de ce fait à l'apparition de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). C'est avec l'entrée en vigueur de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) le 1<sup>er</sup> mai 1985 que l'OTIF existe officiellement. Au mois de mai 2015, l'OTIF a donc fêté ses 30 ans ! À cette occasion, l'ensemble du Secrétariat de l'OTIF a invité, le mardi 19 mai à 18 h 30, d'une part le Comité administratif qui se réunissait les 19 et 20 mai (123<sup>e</sup> session) et d'autre part nombre de représentants d'institutions internationales, nationales et lo-

cales basées à Berne. Le cocktail dinatoire qui se tenait à l'Union postale universelle a été un beau moment partagé, et plus d'une soixantaine de personnes ont porté un toast aux 30 ans de l'OTIF.



Alexander Tschäppät, Mayor of Berne



Monique van Wortel Chair of OTIF's Administrative Committee and Sinan Oguz trainee



## NOUVEAUX REPRÉSENTANTS PERMANENTS



H.E. Mr de Sicart Escoda

Fin mai 2015, S.E. M. de Sicart Escoda, ambassadeur de l'Espagne en Suisse, a été nommé par le ministre espagnol des affaires étrangères en qualité de représentant permanent de l'Espagne auprès de l'OTIF.



H.E. Mr Recker

Fin juillet 2015, S.E. M. Recker, ambassadeur de la Belgique en Suisse, a été nommé par le ministre belge des affaires étrangères en qualité de représentant permanent de la Belgique auprès de l'OTIF.

À l'OTIF, tout comme auprès d'autres organisations internationales, cette pratique de la représentation permanente est communément admise. La qualité de représentant permanent auprès de l'OTIF a déjà été confiée par le ministre espagnol des affaires étrangères aux ambassadeurs d'Espagne en Suisse, en 2007 à S.E. M. Riquelme et en 2011 à S.E. M. de Frutos Gomez. En 2010, l'ambassadeur de Belgique en Suisse, S. E. M. Van Craen, avait également été désigné par le vice-premier ministre et ministre des affaires étrangères de Belgique en qualité de représentant permanent de la Belgique auprès de l'OTIF.



## NOUVEAUX VENUS À L'OTIF

### Nouveau programme de formation

Début 2015, avec l'accord du Comité administratif, le Secrétariat de l'OTIF a lancé un programme de formation pour des agents des autorités nationales compétentes. Pendant plusieurs mois, le stagiaire participe aux activités quotidiennes du service de la technique ferroviaire de l'OTIF et reçoit une formation et des explications sur les appendices techniques de la COTIF. Parallèlement, durant la formation, le stagiaire travaille sur son propre projet : il peut par exemple étudier et rédiger un rapport sur la manière dont son pays applique la COTIF. Après la formation, le stagiaire retourne auprès de l'autorité nationale

compétente où il est alors à même de mettre en application ses nouvelles connaissances, de donner à son tour des formations et de diffuser son savoir à l'échelle nationale. Dans ce cadre, il est prévu que le stagiaire organise un atelier ou un séminaire sur l'application de la COTIF dans son propre pays. L'objectif d'un tel atelier ou séminaire est que le stagiaire partage son expérience avec ses collègues et les familiarise avec la COTIF. Le Secrétariat de l'OTIF tâchera d'envoyer une délégation pour contribuer aux ateliers et séminaires.

L'objectif général du programme est

d'améliorer progressivement l'application de la COTIF et, à long terme, d'accroître la participation des États membres aux réunions du WG TECH et de la CTE.

Le Secrétariat de l'OTIF va poursuivre ce programme et invite les personnes remplissant le profil à postuler. Les informations concernant ce programme sont publiées sur : <http://www.otif.org/fr/a-propos-de-lotif/secretariat/stages.html>

Bas Leermakers

### Sinan Oguz

Je travaillais tranquillement à un rapport sur mon ordinateur quand mon chef de service me convoqua dans son bureau. Certain qu'il allait me charger d'une nouvelle tâche, quelle ne fut pas mon excitation lorsqu'il m'annonça que la direction générale de la réglementation ferroviaire (DDGM), autorité compétente désignée de la Turquie qui m'emploie, était convenue de présenter ma candidature au nouveau programme de formation d'experts de l'OTIF. Je sautai alors sur l'occasion et postulai au stage. L'effet qu'une telle expérience ferait sur mon CV et la chance de découvrir les merveilles et curiosités suisses n'étaient pas étrangers à mon enthousiasme.

Au sein de la DDGM, j'étais impliqué dans la préparation du projet de règlement pour l'immatriculation et la mise en service de véhicules ferroviaires ainsi que dans la définition des procédures d'audit des ECE. Bien que je n'eusse jamais ni fondu en larmes ni cédé au désespoir, c'était là un véritable défi pour quelqu'un comme moi disposant de peu d'expérience du droit ferroviaire. Alors que j'étudiais le droit de

l'OTIF et de l'UE pour améliorer ma compréhension du sujet, le nouveau programme de formation de l'OTIF tomba à point nommé pour combler mes lacunes.

Accepté comme premier stagiaire par le service de la technique ferroviaire de l'OTIF, je fus principalement chargé d'étudier et de rédiger un rapport sur la manière dont la Turquie a mis en œuvre et utilise la COTIF. Comme si cela ne suffisait pas, je décidai également de traduire en turc les documents explicatifs et les guides d'application préparés par le service de la technique ferroviaire. Ce faisant, je souhaitais approfondir ma connaissance des appendices techniques APTU et ATMF à la COTIF et de leurs annexes. Par ailleurs, je pus participer à la CTE 8 et à la 11<sup>e</sup> Conférence des organismes de certification et y observer les méthodes de travail de l'OTIF. J'avais déjà eu l'occasion d'assister à des réunions internationales pour la DDGM, mais jamais du côté d'une organisation internationale.

Puisqu'il y aura toujours de nouveaux projets d'infrastructure et de



nouvelles technologies ferroviaires, les chemins de fer vont assumer un rôle majeur dans les opérations de transport nationales et internationales. Conscient de cela et fort de mes nouvelles connaissances de la réglementation technique de l'OTIF, je poursuivrai mes travaux pour la DDGM et contribuerai à l'adaptation de la législation ferroviaire turque au droit ferroviaire international.

Sinan Oguz

## Le programme « Jeunes Experts »

Le programme « Jeunes Experts » existe depuis plus de deux ans. Quatre jeunes experts ont pu en bénéficier dans les domaines de la technique, du droit et de la communication.

Tenant compte des objectifs fixés dans le programme de travail de l'OTIF, le service de la communication a dessiné un nouveau profil de jeune expert en communication pour la période 2015-2016. Il a donc été décidé d'intégrer au programme « Jeunes Experts » un profil avec des compétences en design graphique et communication visuelle. C'est ainsi que M. Valerio Compagnone, de nationalité italienne, a rejoint le Secrétariat de l'OTIF.

### Valerio Compagnone

Je suis un jeune graphiste chevronné et novateur disposant de compétences pratiques approfondies en design graphique. Mes domaines d'expérience sont le design graphique, l'art, la communication et la publicité.

En 2010, j'ai terminé ma spécialisation en design graphique à l'Institut européen du design à Rome. L'objet de cette spécialité est de traduire dans des formes une multitude de facteurs sociaux, culturels, perceptifs, esthétiques, technologiques et environnementaux. À l'ère du visuel, il est capital de créer des contenus et un design visuellement plaisants. En tant que graphiste, j'aspire à ce que mes travaux captivent, enseignent et inspirent. Je recherche des designs épurés et fonctionnels, mais tou-

jours uniques.

Il y a trois mois, j'ai rejoint le Secrétariat de l'OTIF où j'ai intégré le service de la communication. J'apprécie de travailler dans un environnement multiculturel. C'est pour moi l'occasion de partager le quotidien de l'Organisation et de pouvoir créer et concevoir des outils et supports de communication, qui reflètent vraiment son identité. Au mois de juin, j'ai ainsi commencé à repenser l'identité visuelle de l'OTIF afin d'assurer une plus grande cohérence de ses moyens de communication et de la rendre plus facilement identifiable. Cette identité visuelle devra mieux communiquer le rôle de l'OTIF sur la scène internationale des chemins de fer et des transports et, parallèlement, mettre en lumière chacune de ses ca-



ractéristiques essentielles tout en préservant ses valeurs historiques.

Valerio Compagnone

## COURS DE FORMATION DE L'UIC SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

À l'invitation de la Région UIC « Moyen-Orient », des Chemins de fer de la République de Turquie (TCDD), du Centre de formation ferroviaire pour le Moyen-Orient (MERTCe) et du Centre de recherches statistiques, économiques et sociales et de formation pour les pays islamiques (SESRIC), un cours de formation sur le transport de marchandises dangereuses, auquel était convié le personnel des chemins de fer du Moyen-Orient, a eu lieu du 2 au 4 juin 2015 à Eskisehir en Turquie, au siège du MERTCe.

Le chef du service RID du Secrétariat de l'OTIF était invité à y exposer les fondements juridiques du RID. À cet effet, il a commencé par expliquer de quelle manière était organisé le processus de révision continu du RID en coordination avec les modifications apportées au Règlement type de l'ONU pour le transport de marchandises dangereuses et la Réunion commune RID/ADR/ADN. Il a ensuite détaillé les différents parties et chapitres du RID, puis répondu aux questions concrètes des participants sur son application.



Jochen Conrad



Représentant la direction générale « Prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses et pour le transport combiné » du ministère turc des transports, M. Özçelik en a présenté les travaux sur une « loi RID » en vertu de laquelle les prescriptions du RID s'appliqueraient également au trafic national turc. Ces travaux sont étayés par un futur projet de jumelage de l'Union européenne.

Les autres interventions ont notamment porté sur l'importance de la fiche UIC 471-3 pour le respect des obligations du transporteur prescrites par le RID, sur la gestion de la qualité et sur les conséquences prévues par le droit pénal turc en cas de formations insuffisantes.

Ce cours de formation a été l'occasion de nouer de nombreux contacts avec des membres du ministère

des transports et des chemins de fer turcs, ainsi que d'organismes de certification et de raffineries. Le ministère turc des transports a par ailleurs annoncé vouloir participer plus activement à l'avenir aux sessions de la Réunion commune RID/ADR/ADN et de la Commission d'experts du RID.

Jochen Conrad



## DISCUSSIONS ET DÉCISIONS DE LA CTE 8

Le 10 juin 2015, la Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF, dont l'une des compétences essentielles est d'adopter les prescriptions techniques uniformes, s'est réunie pour la 8<sup>e</sup> fois, au centre de conférence de l'Union postale uni-

verselle à Berne. La CTE se compose des États membres appliquant les APTU<sup>1</sup> ou les ATMF<sup>2</sup>, soit 36 États à la date de la session, dont 25 étaient présents ou représentés. Sur invitation du Secrétaire général, l'Azerbaïdjan assistait également à

la réunion en qualité d'observateur. La Communauté européenne du rail (CER) et l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) participaient avec voix consultative.

### La UTP<sup>3</sup> Bruit révisée

La version révisée de la PTU relative aux émissions sonores du matériel roulant (PTU Bruit) a été adoptée par la CTE 8 sur la base d'une proposition préparée par le WG TECH<sup>4</sup>. Le document adopté est pleinement équivalent au règlement (UE) de la Commission européenne n° 1304/2014. Cette nouvelle PTU Bruit abroge la PTU Bruit existante, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2012. Toutefois, la version entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2012 peut continuer à s'appliquer conformément aux dispositions prévues au chapitre 7 de la PTU Bruit révisée.

La révision comprend les modifications suivantes :

- exigences couvrant non seulement le matériel roulant conventionnel mais aussi le matériel roulant à grande vitesse,
- application à tous les véhicules relevant de la PTU WAG et de la PTU LOC&PAS,
- introduction de valeurs limites supplémentaires pour le bruit intermittent (compresseur d'air principal) et par impulsion (soupape d'échappement),
- remplacement à l'appendice du texte de la norme prEN par des références à la norme EN/ISO 3095.

### L'amendement des règles ECE<sup>5</sup> (ajout à l'annexe V)

*Annexe A aux ATMF (Certification et audit des ECE) – ajout à l'annexe V*

Une ECE doit être attribuée à tout véhicule circulant en trafic international au titre de la réglementation de l'OTIF. Les ECE pour les wagons doivent être certifiées par un organisme de certification des ECE selon les conditions fixées dans l'annexe A aux ATMF, qui a été amendée avec l'ajout à l'annexe V du modèle de « certificat de fonctions d'entretien ». Cet amendement permettra d'éviter toute confusion entre les certificats ECE et les certificats de fonctions d'entretien. De plus, quelques amendements rédactionnels ont été adoptés, qui ne changent en rien la teneur des règles ECE.

### L'amendement des appendices G et J à M à la PTU WAG

La mise à jour de la PTU pour les wagons de marchandises (PTU WAG) correspondait à des amendements mineurs de certains appendices à la suite de modifications similaires de la législation de l'UE. La référence à la liste des semelles de frein composites pleinement approuvées pour le transport international à l'appendice G à la PTU WAG a été mise à jour et renvoie désormais à la liste la plus récente. Une erreur rédactionnelle a de plus été corrigée (pour la position des mains courantes d'attelleur, la dimension «  $\geq 210$  mm » a été remplacée par «  $\leq 210$  mm »).

**1** Les **APTU** forment l'appendice F à la COTIF et fixent les règles uniformes pour la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

**2** Les **ATMF** forment l'appendice G à la COTIF et fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler ou à être utilisés en trafic international.

**3** « **PTU** » est l'abréviation de « prescription technique uniforme ». Les PTU sont des documents juridiques décrivant les exigences minimales de construction pour le matériel ferroviaire. Elles sont publiées sur <http://www.otif.org/fr/technique/reglementation-en-vigueur.html>

**4** « **WG TECH** » désigne le groupe de travail permanent sur la technique, qui se réunit en général trois fois par an pour préparer les documents de la CTE.

**5** « **ECE** » est l'abréviation de « entité chargée de l'entretien ».



## La STI ATF<sup>6</sup> : étude et prochaines étapes

La CTE 8 a noté que les « applications télématiques au service du fret » (ATF), dont l'objet est de faciliter l'échange d'informations entre les différents acteurs de l'exploitation ferroviaire, sont un facteur-clé des futures évolutions des chemins de fer. Elle a mandaté le WG TECH de poursuivre ses travaux sur la STI ATF, d'identifier toutes les options possibles et les propositions correspondantes (scénarios) pour que les spécifications sur les ATF soient disponibles à l'échelle de l'OTIF et d'émettre un avis d'ici la prochaine réunion de la CTE. Elle était par ailleurs d'avis, qu'il était prématuré de mettre en place un groupe de travail ad hoc consacré aux questions sur les ATF, avant qu'il n'y eût un débat de fond au sein du WG TECH. En revanche, la CTE 8 a favorablement accueilli la proposition de l'Agence ferroviaire européenne qui a invité le Secrétariat de l'OTIF à participer à son groupe de travail sur la STI ATF. Enfin, elle a suggéré qu'en coopération avec l'Agence ferroviaire européenne, l'OTIF pourrait organiser un atelier sur la STI ATF afin d'en expliquer les principes et avantages aux États non membres de l'UE.

## Le document explicatif sur les ATMF

Une nouvelle version des ATMF étant entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015, le Secrétariat de l'OTIF propose de publier en parallèle sur le site Internet de l'OTIF un document explicatif sur les ATMF 2015. Ce document présenté à la CTE pour validation, explique les tâches et responsabilités des parties concernées par les ATMF. La CTE a validé le document et chargé le Secrétariat de l'OTIF de le mettre en ligne.

## La coordination RID/CTE

La CTE 8 a pris note de la présentation par le Secrétariat de l'OTIF du document qu'il soumet conjointement avec la Commission européenne sur l'amélioration de la cohérence entre les appendices C et G à la COTIF et a appuyé la proposition de création d'un groupe de travail constitué d'experts du RID et de la réglementation ferroviaire générale.

## Les voitures interchangeables

Le WG TECH et l'Agence ferroviaire européenne<sup>7</sup> travaillent à mettre au point des spécifications pour les voitures interchangeables en trafic international : l'Agence en matière d'autorisation unique et le WG TECH pour les interfaces entre les véhicules. La CTE 8 a pris note de l'état d'avancement du projet, tel qu'il ressortait d'un document préparé par le Secrétariat de l'OTIF et d'une présentation connexe. La CTE 8 a encouragé la CER et l'UNIFE à coopérer pour mettre à jour une liste détaillée des conditions, après quoi le WG TECH analysera leur intégration dans la réglementation, que ce soit dans les dispositions légales, comme norme ou dans des accords privés. La CTE 8 a également suggéré que la CER et l'UNIFE déterminent comment les organismes d'évaluation peuvent évaluer la conformité de chacune des conditions avec les spécifications. Elle a conclu que le WG TECH continuerait à travailler sur cette question en étroite collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne et estimé que l'adoption de ces conditions pourrait avoir lieu au plus tôt fin 2016 dans le cadre d'une procédure écrite, ou en 2017 au cours de la CTE 10.



<sup>6</sup> « STI » est l'abréviation de « spécification technique d'interopérabilité ». Les STI sont des règles européennes applicables au système ferroviaire. Nombre d'entre elles sont harmonisées avec les PTU de l'OTIF pour que les règles techniques soient équivalentes.

<sup>7</sup> L'Agence ferroviaire européenne est une agence de l'Union européenne chargée de conseiller la Commission européenne sur les questions relatives à la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire européen.

## Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2015-2016 et au-delà

La CTE 8 a discuté du programme de travail pour 2015-2016 et au-delà sur la base d'un document préparé par le Secrétariat de l'OTIF. Le WG TECH devrait travailler à amender les Règles uniformes afin qu'elles restent équivalentes à la réglementation de l'UE.

En plus des travaux en cours sur les voitures interchangeables, sur la coordination entre la CTE et le RID et sur les applications télématiques, le WG TECH pourrait également analyser plus avant l'élaboration de dispositions harmonisées pour la sécurité dans le champ d'application de la COTIF. Le WG TECH a été prié de surveiller les évolutions de la réglementation de l'UE dans le cadre du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire et d'analyser s'il en résulte certaines activités pour l'OTIF. Il est également chargé de voir si l'expérience et les recommandations des organismes notifiés de l'UE peuvent être mis à la disposition des organismes d'évaluation dans les États de l'OTIF non membres de l'UE.

### Prochaine session

La CTE a décidé que sa 9<sup>e</sup> session aurait lieu les 7 et 8 juin 2016 à Berne.

Bas Leermakers

## OBLIGATIONS JURIDIQUES POUR LE MARQUAGE DES VEHICULES

L'article 14 des ATMF dispose que les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international doivent porter un signe témoignant de leur admission ainsi que les inscriptions et signes prescrits dans les PTU. Cette obligation fondamentale est détaillée plus avant dans les règles fixées par différentes PTU, dont il s'agit ici de donner un aperçu.

### La PTU marquage

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, le marquage des véhicules ferroviaires fait l'objet de la PTU Marquage 2015, applicable à tous les types de véhicules utilisés en trafic international (préexistants et nouveaux). Les exigences concernant le marquage reposent sur des règles antérieures comme les fiches UIC, de sorte qu'il n'est pas toujours nécessaire de modifier les inscriptions existantes. Comme c'est le cas pour les autres PTU, la PTU Marquage est également harmonisée avec les dispositions en vigueur au sein de l'UE en vertu du droit de l'UE<sup>8</sup>. La PTU Marquage 2015 impose deux éléments obligatoires :

- le numéro unique de véhicule, qui identifie le véhicule ;
- le marquage du détenteur de véhicule (MDV), qui identifie le détenteur.

### Le numéro d'identification du véhicule

À chaque véhicule ferroviaire est attribué un numéro à 12 chiffres appelé « numéro unique de véhicule ». Ce numéro est non seulement unique, mais il comporte aussi des informations sur :

- l'aptitude à l'interopérabilité et le type de véhicule (deux premiers chiffres),
- le pays dans lequel le véhicule est immatriculé (3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> chiffres),
- les caractéristiques techniques du véhicule (du 5<sup>e</sup> au 8<sup>e</sup> chiffre),
- le numéro de série (du 9<sup>e</sup> au 11<sup>e</sup> chiffre).

Le dernier et douzième chiffre correspond quant à lui au chiffre d'autocontrôle.

<sup>8</sup> Les règles équivalentes au sein de l'UE sont définies :

- à l'appendice 6 de la Spécification du RNV (à l'exception de la partie 4 qui est déjà reprise dans la réglementation RNV 2015 de l'OTIF),
- à l'appendice P de la STI OPE,
- dans les tableaux des codes publiés sur le site de l'ERA.

Ces 12 chiffres sont accompagnés d'un marquage alphabétique complétant l'identification du véhicule avec l'abréviation du pays d'immatriculation et le marquage du détenteur de véhicule.

Le numéro unique de véhicule est utilisé dans les registres de véhicules afin d'identifier les véhicules et d'y associer d'autres données. La réglementation RNV<sup>9</sup> 2015 prescrit que tous les véhicules actifs doivent être enregistrés dans le RNV. Lors de la première admission à l'exploitation, l'autorité compétente (ou d'enregistrement) s'assure que le véhicule est enregistré dans le RNV de l'État concerné. Rechercher un numéro unique de véhicule dans le registre permet d'obtenir des informations sur l'autorisation, le propriétaire, le détenteur, l'entité chargée de l'entretien (ECE), l'année de fabrication, etc. Le moteur de recherche centralisé appelé Registre virtuel des véhicules (RVV) fournit des données sur tous les véhicules des RNV qui y sont connectés. C'est donc un puissant outil de partage international des informations de base sur les véhicules ferroviaires à partir du numéro unique inscrit sur chacun d'eux.

### Les marquages de détenteur de véhicule (codes MDV)

Le code MDV est une représentation du nom complet ou de l'abréviation du détenteur du véhicule. Il est inscrit sur chaque véhicule ferroviaire directement à la suite de la marque indiquant l'État d'immatriculation. C'est un code alphabétique unique de 2 à 5 lettres. Tous les détenteurs de véhicules ferroviaires et les codes MDV sont enregistrés dans le registre MDV qui associe les abréviations aux noms complets et coordonnées des détenteurs. Depuis le 2 avril 2014, un registre MDV commun OTIF ERA est établi et hébergé sur le site de l'ERA (liste des MDV : <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx>). Le RNV permet d'identifier le détenteur de tout véhicule.

### Les obligations de marquage prescrites par les autres PTU

Dans la **PTU WAG 2015**, des obligations pour le marquage sont fixées aux points 4.2.2.2 (pour les positions de mise sur vérins) et 4.2.4.3.2.2 (pour la performance minimale du frein de stationnement).

La **PTU LOC&PAS 2015** comporte une prescription obligatoire au point 4.2.2.6 (Levage et mise sur vérins) selon laquelle le marquage des points de levage doit se faire à l'aide d'une signalétique conforme aux spécifications indiquées dans la norme EN 15877 2:2013, point 4.5.17.

La **PTU PMR<sup>10</sup> 2015** renferme des dispositions obligatoires pour le marquage des véhicules, c.-à-d. la signalétique<sup>11</sup>, afin de permettre les informations visuelles de sécurité et les signaux d'avertissement, d'interdiction et d'obligation. La signalétique, les symboles et les pictogrammes doivent être conformes aux normes et documents normatifs listés à l'appendice A, et la signalétique PMR à l'appendice N de la PTU.

En général, ces PTU ne s'appliquent qu'au nouveau matériel roulant et non au matériel préexistant circulant déjà à l'international. Toutefois, si le matériel roulant fait l'objet d'un renouvellement ou réaménagement, les PTU peuvent s'appliquer selon l'article 10, § 11, des ATMF (appendice G à la COTIF 1999) et les dispositions du chapitre 7 de chacune d'elles.

### Les dispositions juridiques volontaires

En plus de ces éléments d'application obligatoires, il existe également des dispositions juridiques sur le marquage qui ne s'appliquent qu'à certains types de véhicules ou dont l'application est volontaire.

#### Point 7.1.2 et appendice C de la PTU WAG

La PTU WAG comporte également, au point 7.1.2 et dans l'appendice C, des dispositions facultatives pour le marquage des wagons. Appliquer le point 7.1.2 n'est pas obligatoire, mais s'il est appliqué, l'admission à l'exploitation est valide

---

**9 Registres nationaux de véhicules (RNV) 2015** : <http://www.otif.org/fr/technique/registres.html>

**10 PTU** visant à améliorer l'accessibilité du transport ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PMR).

**11** Inclut les panneaux, panneaux tactiles (pictogrammes en relief, caractères en relief ou inscriptions en braille) et pictogrammes.

dans tous les États parties. L'appendice C de la PTU WAG renferme des dispositions facultatives permettant d'harmoniser certaines prescriptions techniques afin d'aider les entreprises ferroviaires lors de l'échange de wagons en trafic international. Les inscriptions en question, en particulier « CW » et « GE »<sup>12</sup>, indiquent les caractéristiques techniques des wagons.

Un wagon peut recevoir le marquage additionnel « GE » s'il est conforme à toutes les exigences du point 4.2, du point 7.1.2 et de l'appendice C de la PTU WAG 2015.

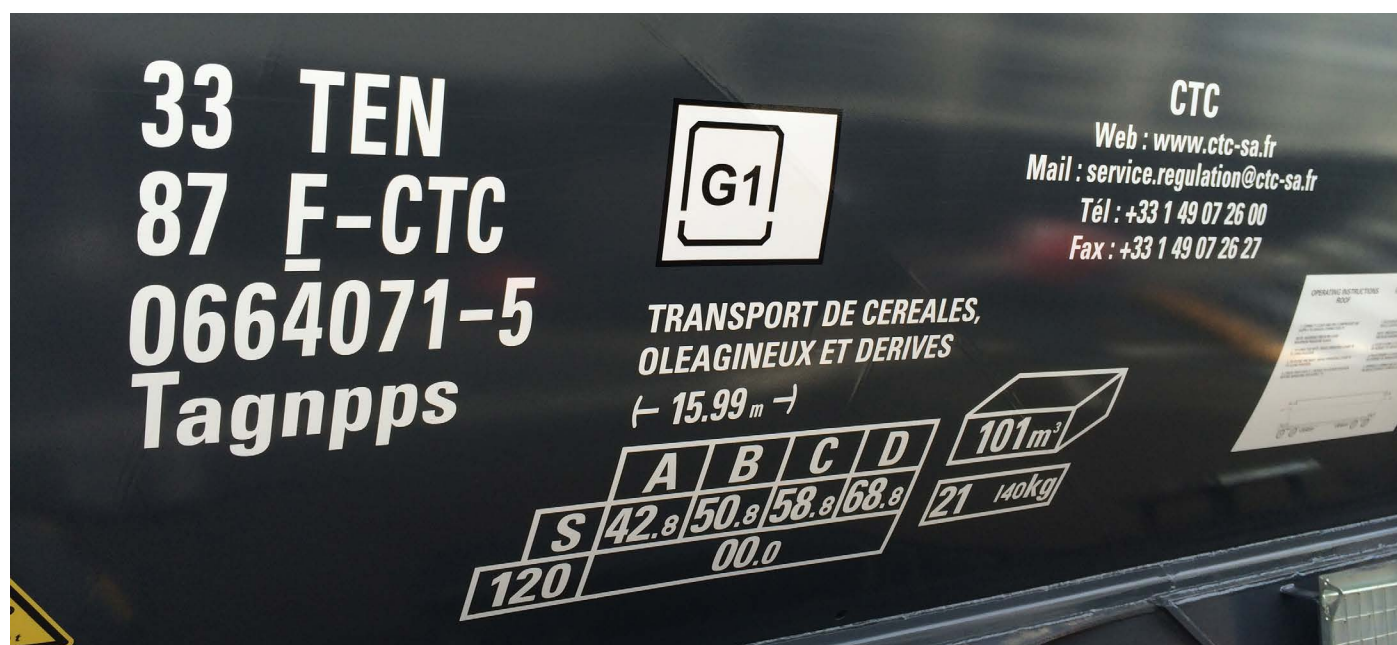
Un wagon peut être marqué « CW » s'il est conforme à toutes les exigences du point 4.2, du point 7.1.2 et de l'appendice C de la PTU WAG 2015, mais ne satisfait pas aux conditions énoncées au point 3 de l'appendice C (ne peut être manœuvré par gravité) et/ou au point 6 (sans gabarit G1 et G1C1) et/ou au point 7, lettre b) (la distance entre deux essieux successifs de l'unité dépasse 17,5 m).

Si le wagon fait l'objet d'une autorisation unique en vertu du point 7.1.2 ou est déclaré conforme à l'appendice C, il doit être marqué en conséquence. Le point 7.1.2 et l'appendice C prescrivent des marquages donnant des informations sur les dimensions, le gabarit et les masses.

Selon la PTU Marquage 2015, l'inscription « TEN » peut figurer sur un wagon si celui-ci est parfaitement conforme à toutes les PTU pertinentes (et, le cas échéant, au RID) et ne fait l'objet d'aucun cas spécifique, point ouvert ou dérogation (article 6, § 3, ATMF<sup>13</sup>). Ce marquage indique qu'il n'est pas nécessaire d'admettre le wagon à l'exploitation dans chacun des États parties, car la première admission est valide dans tous les États parties.

## Le marquage volontaire

En plus des obligations légales pour le marquage, les acteurs du ferroviaire peuvent convenir d'inscriptions supplémentaires facilitant l'exploitation des véhicules. Il peut s'agir de références soit à des normes publiques<sup>14</sup>, soit à d'autres accords du secteur, par exemple le RIC ou encore l'appendice 11 au Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU)<sup>15</sup>, qui couvre le marquage des wagons en lien avec le chargement, le transport combiné, la préparation du train, les manœuvres, les contrôles techniques, les ateliers et les signaux d'avertissement clés. L'illustration et son tableau explicatif montrent comment fonctionne en pratique le marquage des véhicules.



Inscriptions sur un véhicule conforme aux exigences « TEN »

12 «GE»: Go everywhere , «CW»: Compatible with

13 Équivalent à l'article 22, paragraphe 1, et à l'article 23, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE.

14 Norme EN 15877 Applications ferroviaires – Inscriptions pour véhicules ferroviaires (EN 15877-1:2012 Wagons pour le fret ou EN 15877-2:2013 Inscriptions extérieures sur voitures voyageurs, éléments automoteurs, locomotives et engins de travaux).

15 En vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2006.



Tableau explicatif

INSCRIPTION	NOTE EXPLICATIVE	RÉFÉRENCE
33 TEN	Aptitude à l'interopérabilité : le premier chiffre « 3 » indique que le wagon est équipé de bogies et est conforme à la PTU/STI WAG, y compris au point 7.1.2 et à l'appendice C ; le second chiffre « 3 » indique qu'il s'agit d'un wagon à gabarit fixe. « TEN » signifie que le wagon est admis à l'exploitation dans tous les États parties, en vertu de l'article 6, § 3, des ATMF.	PTU Marquage, parties 6 et 11.
87 F-CTC	« 87 » et « F » signifient que le wagon est enregistré en France et « CTC » désigne le détenteur (Compagnie de transports de céréales).	PTU Marquage, parties 8 et 10.
0664	Principales caractéristiques techniques du wagon, à savoir : « 0 » : Wagon avec lettre de catégorie T – Wagon à toit ouvrant, « 6 64 » : Principales caractéristiques techniques du wagon, c.-à-d. Tagnpps. Le wagon peut circuler à vide jusqu'à une vitesse de 120 km/h.	PTU Marquage, partie 14. (Une liste de ces nombres est publiée sur le site internet de l'ERA).
071	Numéro du wagon dans sa série de production.	PTU Marquage, partie 7.
-5	Chiffre d'autocontrôle	PTU Marquage, partie 9.
Tagnpps	T - Wagon à toit ouvrant a - à 4 essieux g - à céréales n - limite de chargement maximale de plus de 60 t pp - à déchargement par gravité contrôlé axial bas s - wagons autorisés à circuler dans des conditions « s » (V=100 km/h)	PTU Marquage, partie 17 – Lettre de catégorie : T.
Gabarit G1	Wagon construit selon le gabarit de véhicule « G1 » et admis en trafic interopérable.	PTU WAG, point 7.1.2, k) i) Aussi : Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU), annexe 11, point 2.21.
← 15.99m →	La longueur hors tampons du wagon est de 15,99 m.	PTU WAG, point 7.1.2, k) iv) Aussi : CUU, annexe 11, point 4.1.
Limites de chargement en tonnes	La ligne « S » indique la charge maximale en tonnes pour les catégories de lignes A (42,8 t), B (50,8 t), C (58,8 t) et D (68,8 t) dans les trains pouvant circuler en régime S (Vmax=100 km/h). La ligne « 120 » indique que ce wagon doit être vide dans les trains pouvant circuler en régime SS (Vmax=120 km/h).	PTU WAG, point 7.1.2, k) iii) Aussi : CUU, annexe 11, point 2.4.
101m <sup>3</sup>	La capacité du wagon est de 101 m <sup>3</sup> .	CUU, annexe 11, point 2.7.
21,140 kg	La tare du wagon est de 21 140 kg.	PTU WAG, point 7.1.2, k) ii) Aussi : CUU, annexe 11, point 4.2.

Dragan Nešić &amp; Bas Leermakers

## Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, 23-27 mars 2015)

**D**u 23 au 27 mars 2015 a eu lieu à Berne la troisième session de la Réunion commune RID/ADR/ADN de la période biennale 2014/2015, à laquelle 25 États, la Commission européenne, le Comité de l'Organisation

pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 13 organisations non gouvernementales ont participé. L'Azerbaïdjan, qui est déjà partie à l'ADR et deviendra État partie au RID à la fin de l'année, était pour la première fois

représenté. Le statut consultatif a été accordé pour la réunion à l'Association européenne des conseillers à la sécurité (EASA), qui regroupe actuellement 19 associations nationales et 15 États européens.

### Citernes

Un groupe de travail a de nouveau été chargé de traiter les documents con-

cernant les questions relatives aux citernes et s'est réuni en parallèle à

la session sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni).

### Transport du phosphore

Le RID/ADR prescrit pour le transport des numéros ONU 1381 « Phosphore blanc ou jaune, recouvert d'eau ou en solution » et 2447 « Phosphore blanc fondu » l'application des dispositions spéciales TU 16 et TU 21. La disposition spéciale TU 21 prescrit l'utilisation d'eau ou d'azote comme agent de protection, la couche d'eau devant alors mesurer au moins 12 cm. La disposition spéciale TU 16 prescrit quant à elle que les citernes vides non nettoyées doivent être remplies soit d'azote, soit d'eau à raison d'au moins 96 % et au plus 98 % de leur capacité. De son côté, l'annexe 2 au SMGS, qui régit le transport de marchandises dangereuses en Europe de l'Est et en Asie, requiert une couche d'eau d'au moins 30 cm pour les transports sur le réseau d'écartement de voie de 1 520 mm, et d'au moins 60 cm lorsque la température ambiante dépasse 40 °C. Cette couche de protection prescrite dans les deux règlements sert à empêcher le phosphore d'entrer en contact avec l'air, car cela pourrait provoquer une inflammation spontanée et une réaction exothermique du phosphore. Le 16 juillet 2007, un accident ferroviaire est survenu en Ukraine, provoquant le déraillement de 15 wagons-citernes chargés de phosphore jaune. Six wagons-citernes et au total presque 300 tonnes de phosphore ont pris feu, les produits gazeux de la combustion se dispersant jusqu'à 50

km à la ronde.

Via une proposition à la Réunion commune, l'Ukraine a demandé que la disposition spéciale TU 21 du RID/ADR soit harmonisée avec les prescriptions de l'annexe 2 au SMGS et que la couche d'eau prescrite passe ainsi à 30 cm. Elle a de plus proposé de compléter la disposition spéciale TU 16 et de prescrire pour le transport de citernes vides non nettoyées l'indication de l'agent de protection, avec sa masse ou sa pression, dans le document de transport.

Un représentant de l'industrie concernée a expliqué que dans la pratique, une couche d'eau de 30 cm est habituellement la règle pour les wagons-citernes, à l'image des prescriptions de l'annexe 2 au SMGS, car il existe des incertitudes quant à l'herméticité des wagons-citernes utilisés. Pour les conteneurs-citernes en revanche, une couche d'eau de 12 cm et une couche complémentaire d'azote sont employées. La tendance actuelle est de recourir de plus en plus à des conteneurs-citernes et de moins en moins aux wagons-citernes. N'utiliser qu'une couche d'eau de 12 cm sans couche d'azote complémentaire dans les wagons-citernes RID suffirait, étant donné que les conditions principales pour la sécurité du transport sont que le phosphore reste humide et que la citerne soit hermétiquement fermée.

Après discussion, le groupe de travail sur les citernes a jugé que trois options offraient un niveau de sécurité satisfaisant :

- utiliser une couche d'eau de 12 cm
- utiliser uniquement une couche d'azote,
- utiliser conjointement de l'eau et de l'azote.

Il serait du reste possible de formuler plus clairement la disposition spéciale TU 21. Au sujet du transport de citernes vides non nettoyées, le groupe de travail a exprimé l'avis que les remplir d'eau à 96 % minimum entraînait des problèmes liés au traitement consécutif de grandes quantités d'eau toxique. Dans la pratique, il est donc conjointement fait recours à une couche d'eau de 25 à 30 cm et à une couche d'azote. Afin de refléter cette pratique dans les prescriptions, il a été décidé de modifier légèrement la disposition spéciale TU 16.

Le Secrétariat a par ailleurs été prié de soumettre au Sous-comité d'experts de l'ONU une proposition visant à associer au numéro ONU 1381 également la disposition spéciale TP 7 (« L'air doit être chassé de la phase vapeur à l'aide d'azote ou par d'autres moyens. »), jusqu'ici associée au numéro ONU 2447. En raison des répercussions sur les prescriptions de freinage soulignées par l'Ukraine, le groupe de travail a considéré que

la proposition supplémentaire ukrainienne visant à indiquer le moyen de protection ainsi que sa masse ou

sa pression en cas de transport de citernes vides non nettoyées était spécifique au transport ferroviaire

et en a donc confié le traitement au groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID.

## Autres modifications du RID/ADR/ADN

Prescriptions pour les conseillers à la sécurité

Le 1.8.3.1 du RID/ADR/ADN stipule que les entreprises dont l'activité comporte le transport de marchandises dangereuses ou les opérations d'emballage, de chargement, de remplissage ou de déchargement liées à ces transports, doivent désigner un ou plusieurs conseillers à la sécurité. Dans les sous-sections suivantes, le chargement et le déchargement sont certes toujours mentionnés aux côtés du transport de marchandises dan-

gereuses, mais pas l'emballage et le remplissage.

La Réunion commune a adopté une proposition de la Roumanie pour qu'il en soit également explicitement fait mention. La Réunion commune a rejeté la proposition présentée oralement de ne pas procéder à cet ajout au sixième tiret du 1.8.3.3 et au 1.8.3.6 afin d'éviter qu'un rapport d'accident doive également être rédigé en cas d'incident

lors du remplissage ou de l'emballage.

Étant donné que ces modifications concernent également le modèle de certificat de formation pour les conseillers à la sécurité au 1.8.3.18, une disposition transitoire autorisant que des certificats de formation soient délivrés selon le modèle actuel jusqu'à fin 2018 et renouvelés jusqu'au terme de leur période de validité de cinq ans a été approuvée.

## Transport de récipients à pression agréés par le ministère des transports des États-Unis d'Amérique

Puisque l'accord particulier multilatéral M 237 pour l'ADR autorisant le transport de bouteilles à gaz agréées par le ministère des transports des États-Unis d'Amérique, mais ne répondant ni aux prescriptions pour les récipients RID/ADR, ni aux prescriptions pour les récipients à pressions « UN », expire au 1er juillet 2016, l'Association européenne des gaz industriels (EIGA) a proposé soit de proroger cet accord, ce qui serait une entorse au principe de la durée maximale de cinq ans des accords particuliers multilatéraux, soit d'introduire cette dérogation dans le RID/ADR comme prescription applicable jusqu'au 31 décembre 2030.

Il fut rappelé au cours du débat que c'est en vue de faciliter le commerce entre l'Europe et l'Amérique

du Nord que le Sous-comité d'experts de l'ONU a élaboré des prescriptions pour les récipients à gaz dénommés récipients à pressions « UN », lesquelles devaient résoudre les problèmes liés aux différences entre les dispositions liées à la construction, au remplissage et aux épreuves des deux côtés de l'Atlantique. Tandis que les récipients à pressions « UN » peuvent être transportés en Europe quel que soit leur pays d'agrément, ceux agréés par une autorité d'un État partie au RID ou d'une partie à l'ADR ne sont autorisés au transport aux États-Unis que s'ils ont également été agréés par le ministère des transports américain (DOT – Department of Transportation).

La majorité des délégations a donc

rejeté l'introduction dans le RID/ADR d'une dérogation applicable jusqu'au 31 décembre 2030. Certaines délégations seraient éventuellement favorables à une prorogation de l'accord particulier M 237, mais souhaiteraient qu'en contrepartie, les États-Unis prissent des mesures pour la reconnaissance des récipients agréés en Europe. Le représentant des États-Unis présent à la réunion a déclaré comprendre la position des États parties et leur exigence que les récipients agréés en Europe fussent reconnus aux États-Unis. Il a annoncé qu'il allait œuvrer pour que la législation applicable dans son pays soit, le cas échéant, modifiée. Il tiendra la Réunion commune informée des avancées en la matière.

## Interprétation du RID/ADR/ADN

Exemptions en vertu du 1.1.3.2 c) et du 1.1.3.1 b)

Le 1.1.3.2 c) stipule qu'à certaines conditions, les prescriptions pour les marchandises dangereuses ne s'appliquent pas aux gaz asphyxiants et oxydants. Le 1.1.3.1 b) renferme une exemption plus générale pour le transport de machines ou de matériels non

spécifiés dans le RID/ADR/ADN et qui comportent accessoirement des marchandises dangereuses dans leur structure ou leur circuit de fonctionnement.

L'Allemagne a soumis à la Réunion

commune une question d'interprétation quant à savoir si l'exemption spécifique pour les gaz au 1.1.3.2 c) excluait toute exemption des gaz inflammables et toxiques en vertu de la règle d'exemption plus générale du 1.1.3.1 b).

La Réunion commune n'a pu trouver de consensus sur l'existence ou non de règles de primauté entre les exemptions du 1.1.3.1, du 1.1.3.2 et du 1.1.3.10. Elle a en revanche jugé souhaitable de clarifier le texte à ce sujet.

### 7.5.2.1 RID/ADR (Chargement en commun interdit)

En réponse à une question d'interprétation de l'Allemagne, la Réunion commune a confirmé qu'en cas de chargement en commun de différentes marchandises de la classe 1, l'étiquette de danger pour les risques subsidiaires ne devait pas être prise en compte et que seules les prescriptions pour le chargement en commun du 7.5.2.2 devaient donc être appliquées. Les prescriptions pour le chargement en commun du 7.5.2.1 ne s'appliquent, quant à elles, que lorsque des colis de marchandises de la classe 1 sont chargés avec des colis de marchandises d'autres classes. Cette interprétation a été consignée dans un nouveau nota au 7.5.2.1.

### Questions en suspens

Certaines des propositions présentées n'ont toujours pas pu être entièrement traitées et seront de nouveau à l'ordre du jour pour la prochaine Réunion commune. Les points suivants sont notamment concernés :

de bouteille : la première réunion d'un groupe de travail informel consacré à cette question a eu lieu en janvier. Les discussions concernant l'évaluation des risques ont été poursuivies au cours d'une nouvelle session en juin, où l'utilisation d'une base de données, le problème du changement de propriétaire, les répercussions et justifications des contrôles par sondage représentatif, l'amélioration des normes y afférentes et l'intégration de l'organisme de contrôle dans l'ensemble du processus ont également été traités.

Les Pays-Bas ont été priés d'indiquer dans une nouvelle proposition le nombre de réservoirs concernés par une telle modification des prescriptions et le temps nécessaire à la mise hors service des réservoirs utilisés jusqu'à présent.

-Possibilité d'utiliser des procédures électroniques pour l'examen des conseillers à la sécurité, des conducteurs de véhicules ADR et des experts ADN: la Réunion commune a adopté le principe des examens électroniques et prié le représentant de l'Allemagne de tenir comptes des commentaires livrés lors des discussions dans une version révisée de sa proposition.

-Prescriptions relatives aux équipements des citernes et récipients à pression : les travaux concernant l'évaluation séparée de la conformité des récipients à pression et des dispositifs de fermeture sont presque achevés. Ces travaux, qui sont également étendus aux citernes, déboucheront sur une proposition de la Réunion commune au Sous-comité d'experts de l'ONU.

-Prescriptions pour les récipients et conteneurs spéciaux fixes destinés au transport d'énergie calorifique sans chargement ni déchargement du milieu de stockage de la chaleur : l'Allemagne a été priée de remanier sa proposition initiale de disposition spéciale à associer aux numéros ONU 1477 (Nitrates inorganiques, n.s.a.), 1487 (Nitrate de potassium et nitrite de sodium en mélange), 3256 (Liquide transporté à chaud, inflammable, n.s.a.), 3257 (Liquide transporté à chaud, n.s.a.) et 3258 (Solide transporté à chaud, n.s.a.) à la lumière des commentaires jusqu'ici livrés.

-Transport d'équipements électriques et électroniques au rebut contenant des marchandises dangereuses, telles que les piles au lithium : l'analyse entreprise par l'Allemagne d'un questionnaire sur les expériences des différents États en lien avec l'application de la directive européenne 2012/19/UE relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques, ainsi que les premières propositions de textes pour le RID/ADR/ADN ont été traitées par un groupe de travail réuni à Hambourg les 8 et 9 juin 2015 à l'invitation d'une entreprise de collecte de batteries.

-Véhicules-citernes routiers de construction non conforme et agréés à tort : la Réunion commune a approuvé la mise en place d'un groupe de travail informel chargé d'évaluer les prescriptions pour la désignation et le suivi des prestations des organismes de contrôle, vis-à-vis de leurs activités extra-territoriales également, à la lumière des conclusions d'un projet de recherche mené au Royaume-Uni.

-Contrôle par sondages représentatifs de bouteilles pour gaz liquéfiés protégées par une enveloppe surmoulée de matériau plastique cellulaire en lieu et place d'un contrôle individuel et extension éventuelle de ce contrôle alternatif à d'autres types

-Réservoirs en alliage d'aluminium avec revêtement protecteur : pour le transport de certaines matières corrosives, l'utilisation de réservoirs en alliage d'aluminium, même pourvus d'un revêtement protecteur, devrait être interdite, eu égard à un accident lors duquel de l'acide chlorhydrique transporté dans un camion-citerne est entré en contact avec l'aluminium via un trou dans le revêtement protecteur du réservoir et a dissous en très peu de temps le matériau du réservoir sur près du quart de son diamètre.

-Examen de la nécessité d'adopter pour tous les modes de transport intérieur une approche harmonisée concernant les consignes écrites.



## Départ de participants de longue date à la Réunion commune

La Réunion commune a souhaité une longue et heureuse retraite à messieurs Jeff Hart (Royaume-Uni) et Paul Hurdeman (Pays-Bas) et les a remerciés de leur participation active à ses travaux.

Membre puis chef de la délégation néerlandaise à la Réunion commune depuis 1985, M. Hurdeman avait significativement contribué à l'harmonisation des prescriptions pour les marchandises dangereuses du RID/ADR avec les Recommandations de l'ONU avant la refonte du RID/ADR/ADN. Dans un premier temps, les prescriptions relatives à la clas-

sification avaient été harmonisées et les numéros d'identification des marchandises dangereuses utilisés en transport terrestre remplacés par les numéros ONU. En contrepartie, les Recommandations de l'ONU avaient aussi été modifiées, entre autres pour inclure des rubriques collectives supplémentaires. C'est également à M. Hurdeman que l'on doit les prescriptions de classification des artifices de divertissement adoptées pour tous les modes de transport à la suite de l'explosion d'une usine pyrotechnique le 13 mai 2000 à Enschede aux Pays-Bas.



Paul Hurdeman

Depuis 1997, M. Hart était non seulement chef de la délégation du Royaume-Uni à la Réunion commune, mais jouait aussi un rôle actif dans les instances traitant des marchandises dangereuses pour les

transports aérien et maritime. Ces dernières années, il assumait de plus la présidence du Sous-comité d'experts de l'ONU. Par ailleurs, il a toujours pris fait et cause pour qu'il y ait le moins de différences possible

entre le RID/ADR/ADN et le Règlement type de l'ONU et a également soutenu l'OTIF lorsqu'il a été question de transférer des compétences à la Commission européenne.



Jeff Hart

Après six ans d'engagement, notamment comme secrétaire du groupe de travail sur les citernes, M. Bogaert, qui quitte le ministère belge des transports à la suite d'une redistribution de compétences au sein de l'administration belge, cesse lui aussi de participer à la Réunion commune. Il n'avait été impliqué dans les activités internationales concernant le transport des marchandises dangereuses que relativement récemment, mais avait rapidement fait valoir un haut niveau d'expertise dans ce domaine ainsi que de précieuses qualités de négociateur. La Réunion commune lui a souhaité ses meilleurs vœux de réussite

dans ses nouvelles activités, toujours dans le domaine des marchandises dangereuses.

## Prochaine session

Du 14 au 25 septembre 2015, la Réunion commune conclura ses délibérations sur les modifications 2017 du RID/ADR/ADN. En préparation de cette session, le groupe de travail ad hoc sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la 19<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses s'est réuni du 21 au 23 avril 2015.

Jochen Conrad

## CALENDRIER DES EVENEMENTS 2015

DATE	RÉUNION	LIEU
9-10 Septembre	26 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent (WG TECH)	Amiens - France
15-25 Septembre	Réunion commune RID/ADR/ADN	Genève - Suisse
29 Septembre	Révision partielle de la COTIF et Rapport explicatif 12 <sup>e</sup> Assemblée générale	Berne - Suisse
29-30 Septembre	Assemblée générale - 12 <sup>e</sup> Assemblée générale	Berne - Suisse
6-8 Octobre	Groupe de travail « Télématique »	Bordeaux - France
17-18 Novembre	27 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent (WG TECH)	Berne - Suisse
23-27 Novembre	5 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID	Zagreb - Croatie
16-17 Décembre	Groupe de travail Détection de déraillement	Paris - France

## EVENEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2015

DATE	RÉUNION	ORG	LIEU
1-4 Septembre	Réunion d'experts sur l'annexe 2 au SMGS « Prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
9-10 Septembre	Groupe de coordinateurs CIM/SMGS Groupe de pilotage CIM/SMGS	OSJD CIT	Varsovie - Pologne
9 Septembre	Ferroworld Forum 2015	Ferroworld	Genève - Suisse
22 Septembre	Ad Hoc Task Force for the Accreditation Scheme for Notified Bodies	ERA	Lille - France
22-23 Septembre	VIII Interdepartmental Meeting "Practice of border crossing for international transport"	OSJD	Gdansk - Pologne
23 Septembre	Working Party for complementing the TSI LOC&PAS	ERA	Lille - France
29 Septembre	Congrès allemand pour l'environnement -Forum 3 Transport des marchandises dangereuses	WEKA Akademie	Francfort - Allemagne
7-8 Octobre	Réunion du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires	Commission Européenne - DG MOVE	Bruxelles - Belgique

## EVENEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2015

DATE	RÉUNION	ORG	LIEU
8 Octobre	Coordination meeting of Entity in Charge of Maintenance - Certification Bodies	ERA	Lille - France
14 Octobre	Commission CUI	CIT	Berne - Suisse
15-16 Octobre	The Third B&H Congress on Railways	The Association of Consulting Engineers of Bosnia and Herzegovina and Regional Cooperation Council	Sarajevo Bosnia and Herzegovina
20-21 Octobre	Freight Focus Group	ERA	Lille - France
21 Octobre	LOC&PAS TSI Working Party	ERA	Lille - France
22 Octobre	WAG TSI Working Party	ERA	Lille - France
27-29 Octobre	Commission pour le droit des transports de l'OSJD sur les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses	OSJD	Varsovie - Pologne
29 Octobre	Séminaire CIV/SMPS	CIT	Monte-Carlo - Monaco
3-4 Novembre	Groupe d'experts « Transport de marchandises dangereuses »	UIC	St- Pölten - Autriche
9-13 Novembre	Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	UNECE	Genève - Suisse
12 Novembre	Working Party for complementing the TSI LOC&PAS	ERA	Lille - France
12-13 Novembre	Workshop Multimodalité Commission Multimodalité	CIT	Berne - Suisse
23-25 Novembre	Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2)	UNECE	Genève - Suisse
25-26 Novembre	Groupe de travail CIM	CIT	Berne - Suisse
30 Novembre - 9 Décembre	Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses	UNECE	Genève - Suisse
3 Décembre	Ad Hoc Task Force for the Accreditation Scheme for Notified Bodies	ERA	Lille - France
7-9 Décembre	Workshop : Application de la COTIF	Ministère des Transport d'Azerbaïdjan et les Chemins de fer d'Azerbaïdjan (ADY), OTIF	Baku - Azerbaijan
10 Décembre	WAG TSI Working Party	ERA	Lille - France

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](mailto:media@otif.org)

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

Merci pour votre fidélité et bonne lecture !

**La rédaction du Bulletin**

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne

Tél. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | [info@otif.org](mailto:info@otif.org) | [www.otif.org](http://www.otif.org)