



# Bulletin

124<sup>e</sup> année : n° 1/2016

**OTIF**

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

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



## SOMMAIRE

### ACTUALITÉS

#### OTIF

- 4 Un exemple concret de partenariat institutionnel concernant la sécurité ferroviaire
- 5 2016-2017 : les objectifs pour le Secrétariat de l'OTIF
- 6 L'étude sur les corridors bientôt en ligne

#### COTIF

- 7 La Principauté de Monaco et l'appendice G à la COTIF

#### TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 8 « Transports internationaux ferroviaires de voyageurs Est-Ouest » : un séminaire du CIT
- 9 Le CIT, l'OTIF et le programme Euromed : une coopération méditerranéenne
- 10 Le fret ferroviaire international: des réseaux en quête d'un système d'exploitation

### ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

#### TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 13 Création d'un registre commun OTIF-UE des organismes d'évaluation de la MSC

#### MARCHANDISES DANGEREUSES

- 15 Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, 5<sup>e</sup> session, (Zagreb, 23-27 novembre 2015)
- 18 48<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Genève, du 30 novembre au 9 décembre 2015)

#### DROIT DES TRANSPORTS

- 21 Transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie : État des lieux
- 24 Révision des RU CUI : les termes « sillon international » et « trafic international ». Décision de l'Oberverwaltungsgericht (tribunal administratif supérieur) de Münster, Allemagne, du 19 mars 2015

### CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Images-Photos :  
Valerio Compagnone-OTIF

Sûreté du Québec - <https://twitter.com/sureteduquebec/status/353519189769732096/photo/1>, CC BY-SA 1.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=27152159>

[www.steelcar.com](http://www.steelcar.com)

OTIF's Staff



Le chemin de fer a anticipé tout au long des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles les grandes problématiques des industries de réseau. Il a eu une certaine avance en termes de structuration, de droit uniforme des contrats, etc. La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) dans le domaine routier est historiquement la « fille » de la Convention internationale de Berne sur le transport de marchandises par chemins de fer (aujourd'hui Règles uniformes CIM), qui a inspiré son élaboration. La tendance semble désormais inverse.

Aujourd'hui, les « *big data* » avec au premier rang Google, investissent le domaine des transports par le biais des voitures autonomes. Des convois de camions conduits automatiquement sont déjà en test. Au-delà de la performance technique impressionnante de véhicules capables de se conduire eux-mêmes, il en est une autre tout aussi importante : leur mise en réseau. Dans un futur très proche, ces véhicules interconnectés auront potentiellement la possibilité de concurrencer les transports guidés par leur efficacité et leur capacité à réa-

gir aux fluctuations de la demande de transport comme aux problèmes de congestion.

Le transfert de technologie entre le monde de l'internet (rappelons que le protocole permet l'interconnexion des réseaux et des utilisateurs) et le monde des transports est en cours. Il va bouleverser notre vision des relations entre les modes et avoir un impact potentiellement déterminant sur l'efficacité énergétique du mode routier.

Pour le transport ferroviaire international, il est plus crucial que jamais de pouvoir « faire réseau », de façon à ce que ses avantages concurrentiels naturels puissent s'exprimer. C'est la mission de l'OTIF.

Les différents articles de ce numéro me semblent montrer que nos équipes ont non seulement identifié l'importance de ce défi, mais qu'elles travaillent aussi activement sur les solutions. Les contributions font ainsi la part belle à nos partenariats et à la vision que l'Organisation veut porter dans son programme de travail 2016-2017 récemment adopté.

**François Davenne**

## UN EXEMPLE CONCRET DE PARTENARIAT INSTITUTIONNEL CONCERNANT LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Conjointement organisée par le Secrétariat de l'OTIF et la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, la première session du groupe de travail « RID-ATMF » s'est tenue à Berne les 3 et 4 février 2016. Les futures sessions auront lieu à Lille, Bruxelles et Berne.

Le groupe de travail a été proposé comme suite à un document commun publié en 2014 et diffusé au sein de la Commission d'experts techniques et de la Commission d'experts du RID du côté de l'OTIF et des comités RISC et TMD du côté de l'UE sous le titre « Interaction entre le RID et les ATMF : améliorer la cohérence entre les appendices C et G à la COTIF » (*Interaction between RID and ATMF, improving consistency between COTIF Appendices C and G*).

Le document commun a mis en lumière des points d'amélioration, précisément concernant la cohérence entre le Règlement concernant le transport international ferroviaire

des marchandises dangereuses (RID) et les Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF).

Il est à noter que les ATMF (appendice G à la COTIF) reprennent en l'adaptant la réglementation de l'UE, tandis que le RID (appendice C de la COTIF) a été repris dans la réglementation européenne par la directive n° 2008/68/CE du 24 septembre 2008 qui rend de surcroît son application obligatoire pour le transport ferroviaire national également.

Le groupe de travail sur l'amélioration de la cohérence entre la législation relative au transport ferroviaire de marchandises dangereuses et la législation relative à la sécurité et l'interopérabilité des chemins de fer est composé d'experts provenant d'États membres de l'OTIF, d'autorités nationales de sécurité et d'associations ferroviaires. La Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF ont conjointement proposé

deux coprésidents, l'un expert de la législation relative aux marchandises dangereuses et l'autre expert de la législation relative à l'interopérabilité et la sécurité.

Les conclusions du groupe de travail seront synthétisées dans un rapport qui sera présenté au Secrétariat de l'OTIF et à la Commission européenne, qui décideront ensuite des suites à donner.

Le groupe de travail fonctionne par consensus et le cas échéant les opinions dissidentes seront consignées dans le rapport.

La mise en place de ce groupe de travail illustre d'une part la pertinence d'une vision interdisciplinaire de la législation en matière de transport international ferroviaire et d'autre part la volonté commune d'institutions internationales comme l'OTIF et la DG Mobilité et transports de s'entendre sur un intérêt commun à travers le prisme de la sécurité ferroviaire.



## 2016-2017 : LES OBJECTIFS POUR LE SECRÉTARIAT DE L'OTIF

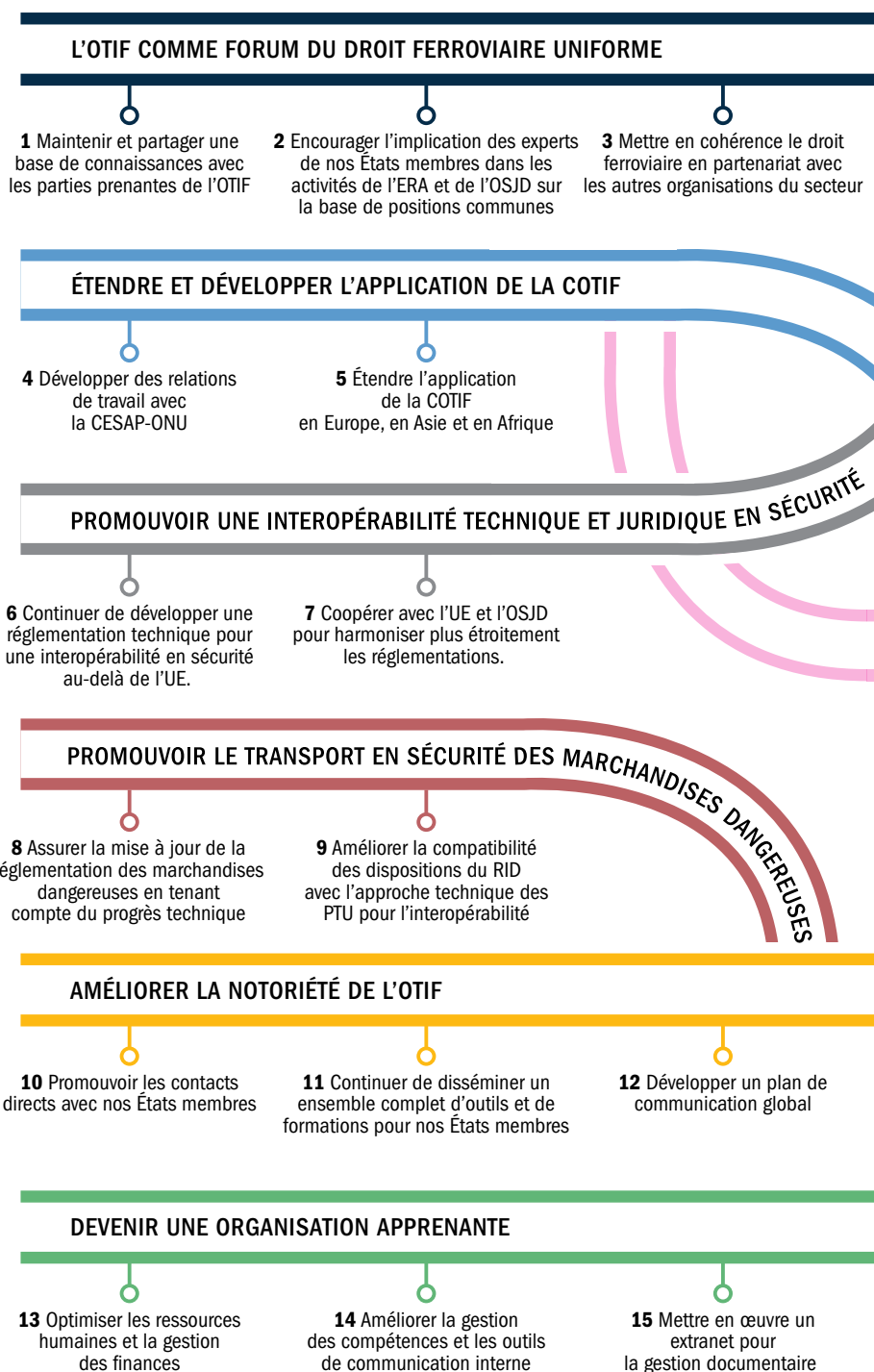
Les 19 et 20 janvier 2016 s'est tenue à Berne la première réunion du Comité administratif de l'OTIF dans sa nouvelle composition.

Celui-ci s'est notamment prononcé sur la proposition du Secrétariat d'un nouveau [programme de travail pour 2016-2017](#). Bien accueilli, le programme de travail, qui fixe les objectifs stratégiques et opérationnels du Secrétariat, a fait l'objet d'explications et précisions par les chefs de section avant d'être approuvé avec quelques modifications. Véritable outil interne pour le Secrétariat, le programme est diffusé en version numérique et papier à ses différents partenaires afin qu'ils puissent anticiper les potentielles évolutions juridiques et qu'ils aient une vision claire du rôle de l'OTIF.

Dans la lignée du programme de travail 2014-2015, le Secrétariat de l'OTIF va continuer d'étendre et de développer l'application de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et de promouvoir les Règles uniformes (CIV, CIM, CUV, CUI, APTU, ATMF) et le Règlement concernant le transport des marchandises dangereuses (RID)

En 2016-2017, l'interopérabilité au-delà de l'Union européenne et sa composante de sécurité ferroviaire constituent un projet fédérateur pour les sections du Secrétariat.

Enfin, le rôle de l'OTIF s'affirme. Pour suivre l'édification d'un droit ferroviaire uniforme suppose que l'OTIF devienne un forum, un lieu d'échanges, un lieu qui verrait apparaître un nouveau système international de réseaux de transports ferroviaires connectés et interopérables.



## L'ÉTUDE SUR LES CORRIDORS BIENTÔT EN LIGNE

La mission au sein de l'OTIF de la jeune experte Dariia Galushko se termine fin avril 2016. Outre son travail essentiel sur la version russe du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), M<sup>me</sup> Galushko a signé une étude sur deux corridors eurasiatiques en se penchant sur le transport ferroviaire de marchandises à l'aune de l'application de la COTIF.

Les principaux objectifs de l'étude étaient d'identifier les obstacles juridiques et physiques à un transport international ferroviaire sans solution

de continuité, d'analyser le domaine de compétence de l'OTIF et de proposer des solutions juridiques pertinentes. Elle devait également déterminer s'il fallait ou non rétablir la Commission de facilitation ferroviaire de l'OTIF.

Les deux liaisons considérées sont :

- le pont terrestre entre la Chine et l'Union européenne via le territoire de la Russie,
- le corridor Pakistan-Iran-Turquie avec une possible extension aux pays de l'Europe de l'Ouest.

Le volume des échanges entre Asie

et Europe ne cesse d'augmenter et le transport maritime reste dominant. L'étude sur les corridors fait un état des lieux des différentes barrières physiques et non physiques qui font obstacle à une augmentation de la part modale du fret ferroviaire dans le transport international.

Enfin en co-signature avec le Secrétaire général de l'OTIF, Mme Galushko émet des recommandations stratégiques et opérationnelles pour un droit eurasiatique unifié et un trafic international ferroviaire facilité.

L'étude sera mise en ligne en avril sous « Publications »



## LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO ET L'APPENDICE G À LA COTIF

Conformément à l'article 35, § 4, de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), la Principauté de Monaco avait formulé, en avril 2010, une objection contre une décision de la Commission de révision avec pour conséquence la suspension de l'application des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU ATMF).

Par un courrier daté du 24 novembre 2015 et signé par le conseiller

de gouvernement pour l'équipement, l'environnement et l'urbanisme, Monaco a retiré son objection. Désormais, les RU ATMF s'étendent à Monaco.

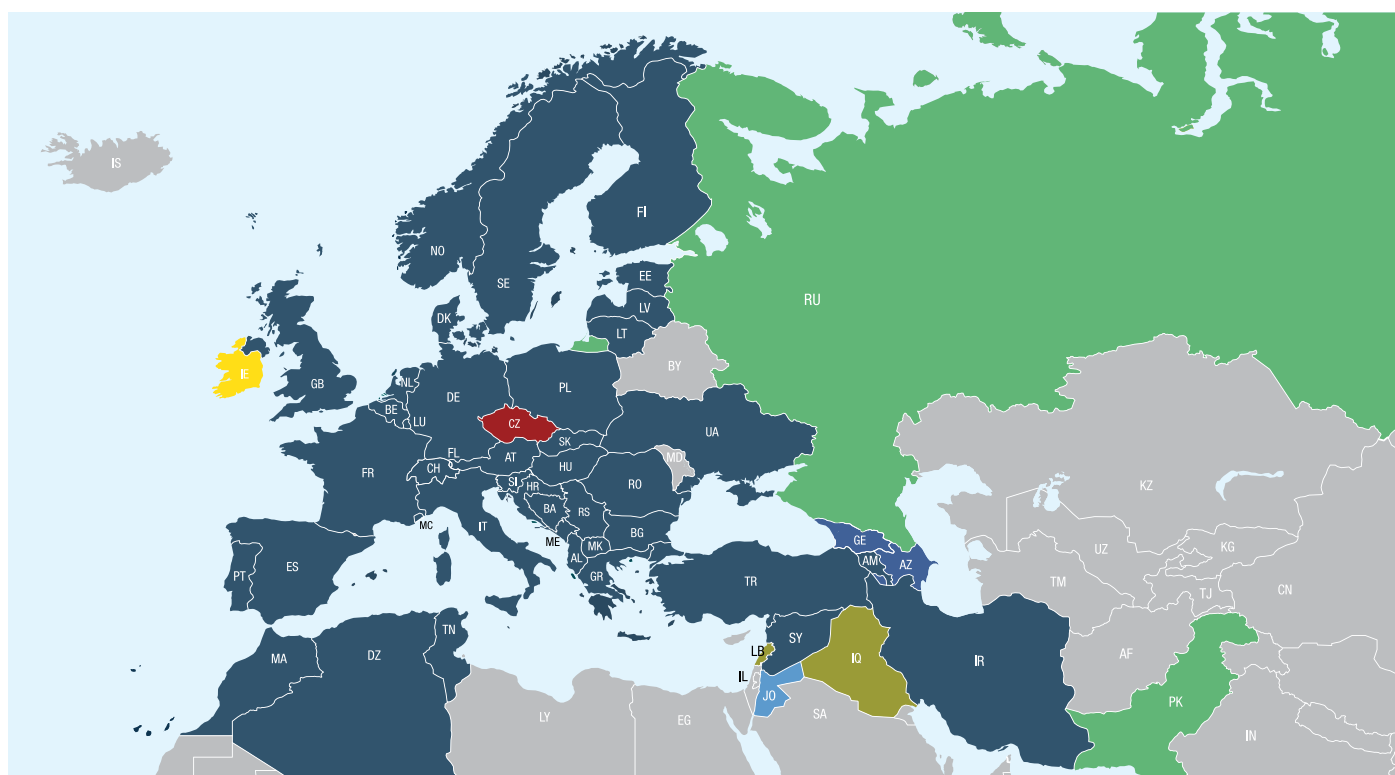
La principauté est traversée sur 1,7 km par une ligne à double voie qui relie Nice à Vintimille en Italie. Cette ligne avait été ouverte en 1868. Elle est empruntée par un train régional (TER), le TGV Nice-Paris et le Riviera Express Nice-Moscou.

Depuis le 15 janvier 2016, soit un

mois après la notification par circulaire aux États membres de l'OTIF, l'appendice G (RU ATMF) de la COTIF est entré en vigueur sur la ligne de la Principauté de Monaco. Notons qu'en Europe, il ne reste plus qu'un État qui n'applique pas encore les RU ATMF de la COTIF.

Monaco rejoint donc la majorité des États membres de l'OTIF qui ont choisi d'appliquer l'ensemble des appendices de la COTIF.

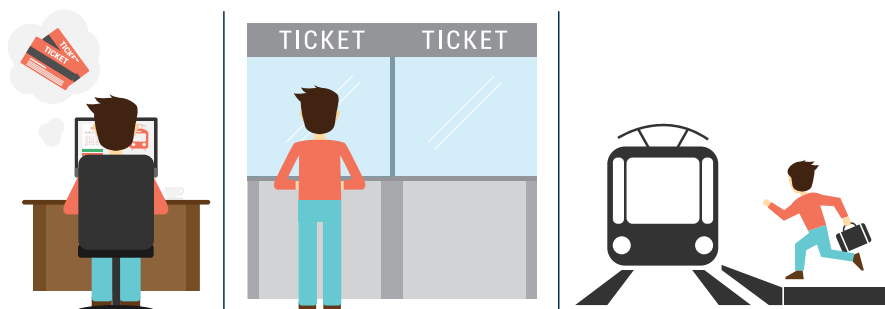
### Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices État au 15 janvier 2016



- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  Tous les appendices de la COTIF (41)* |  Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2) |  Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2) |  Suspension de la qualité de membre (2) |
|  Sans CUI/APTU/ATMF (1)                |  Membres associés (1)       |  COTIF 1999 pas encore ratiée (1)   | *GB: Sans CUI (1)  |

## « TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES DE VOYAGEURS EST-OUEST » : UN SÉMINAIRE DU CIT

La section droit de l'OTIF, représentée par Mme Hammerschmiedová, et le Secrétaire général M. Davenne ont participé au séminaire « Transports internationaux ferroviaires de voyageurs est ouest » organisé par le Comité international des transports ferroviaires (CIT) à Monte-Carlo le 29 octobre 2015.



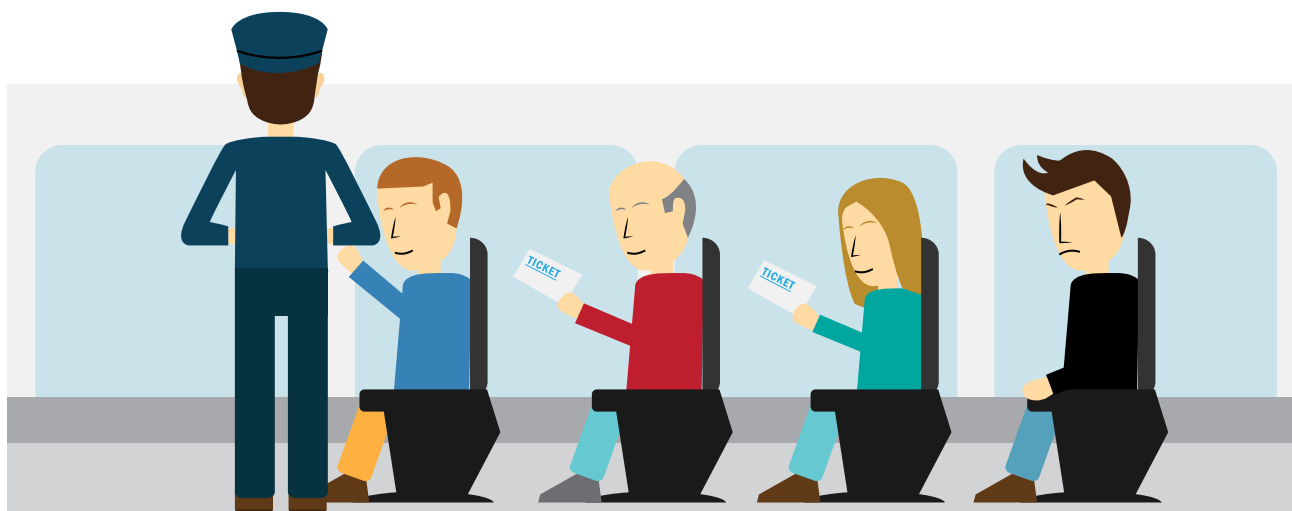
Ce séminaire a permis de réunir la directrice générale du ministère des relations extérieures et de la coopération de la Principauté de Monaco, le Secrétaire général de l'OTIF, le chef adjoint de la division « Droit des voyageurs » à la DG Mobilité et transports de la Commission européenne ainsi que des représentants de la Communauté européenne du rail (CER) et de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et quelques entreprises ferroviaires.

Le CIT a présenté les résultats de la première phase du projet « In-

teropérabilité juridique CIV/SMPS » et a mis en discussion les thèmes qui seront traités dans le cadre de la deuxième phase du projet par le groupe de travail CIV (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de voyageurs – appendice A à la COTIF) / SMPS (Accord concernant le transport international des voyageurs par chemin de fer de l'OSJD).

Le séminaire a également été une excellente occasion pour M<sup>me</sup> Hammerschmiedová d'attirer l'atten-

tion sur la relation entre les Règles uniformes CIV et le règlement européen 1371/2007/CE sur les droits et obligations des voyageurs (PRR), lequel reprend les premières mais en renforçant les droits et obligations des voyageurs. Elle a également et surtout présenté les grandes lignes et évolutions de l'appendice A à la COTIF, puis a rappelé la nature et les conditions essentielles d'un contrat de transport international de voyageurs prévu par la COTIF.





## LE CIT, L'OTIF ET LE PROGRAMME EUROMED : UNE COOPÉRATION MÉDITERRANÉENNE

Le programme Euromed piloté par la direction générale du voisinage et des négociations d'élargissement de la Commission européenne comporte plusieurs projets dans le domaine des transports et notamment le *Road, Rail and Urban Transport Project* (RRU)

Certains États méditerranéens qui adhèrent au programme de coopération Euromed sont également des États membres de l'OTIF : Algérie, Maroc, Tunisie, Jordanie (membre associé). Déjà signataires de la COTIF 1980, ces États ont également ratifié la COTIF 1999 avec ses appendices.

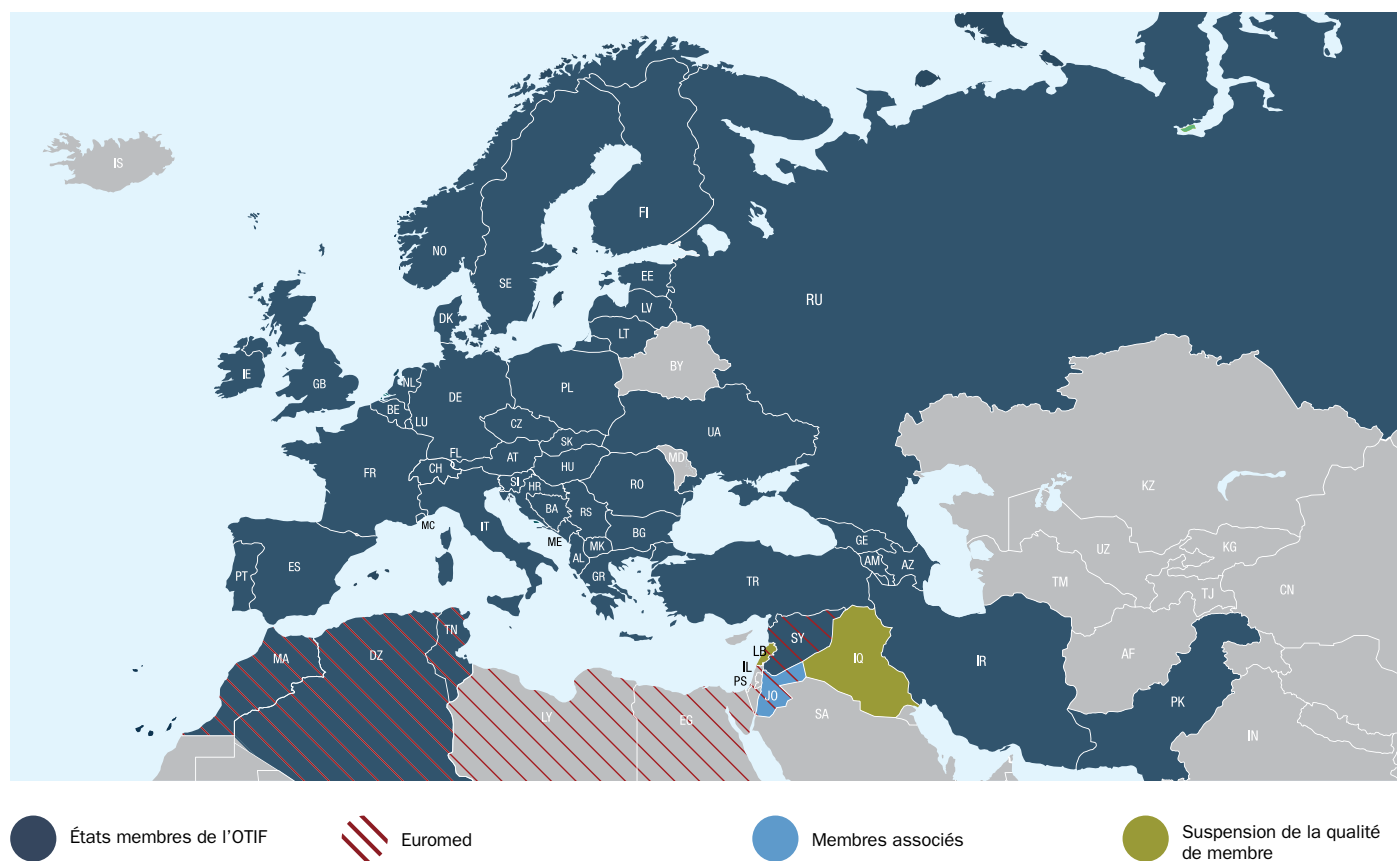
L'un des principaux rôles de l'OTIF est

de mettre à disposition de ses États membres des outils d'harmonisation. Avec le CIT, l'OTIF offre un cadre juridique pour le contrat international de transport de voyageurs et le contrat international de transport de marchandises par le rail et en trafic fer mer. L'OTIF prescrit également les règles de transport des matières dangereuses et définit des principes techniques d'interopérabilité précieux pour les industriels ainsi que des principes d'utilisation des véhicules. Partant du principe que la majorité des appendices à la COTIF ont une équivalence reconnue dans la réglementation de l'UE, l'on peut affirmer que ces outils d'harmonisation contenus dans la COTIF sont « euro-compatibles ».

C'est donc tout naturellement que dans le cadre du RRU, le Secrétariat de l'OTIF, le CIT et la DG Voisinage et négociations d'élargissement de la Commission européenne vont mettre en œuvre des actions communes de dissémination. Les premières actions ont été programmées lors d'une réunion commune qui s'est tenue à Bruxelles le 8 janvier 2016.

Pour l'OTIF, il est question de faire rayonner la COTIF là où cet instrument juridique est peu connu et de consolider son application là où il fait déjà partie du corpus juridique.

États membre de l'OTIF - États du programme Euromed  
État au 15 janvier 2016



## LE FRET FERROVIAIRE INTERNATIONAL: DES RÉSEAUX EN QUÊTE D'UN SYSTÈME D'EXPLOITATION

Les grands projets ferroviaires sont nombreux. On peut y compter au premier rang le projet de nouvelle route de la soie. Cet intérêt s'explique par la volonté d'inscrire le fret ferroviaire dans la géographie des échanges euro-asiatiques. Pourtant, là où les autres modes possèdent une réglementation technique et juridique commune – un « système d'exploitation » partagé – développée par des instances mondiales (OACI, OMI, etc.), le chemin de fer demeure parcellisé et dépendant de multiples organisations.

L'OTIF est historiquement la première organisation à œuvrer, depuis 1893, pour un droit ferroviaire uniforme. Elle offre ainsi un domaine de compétence suffisamment étendu pour une intégration des composantes essentielles nécessaires pour « faire réseau » de manière efficace. En effet, les avantages d'un réseau de transport cohérent (fiabilité des trajets, résilience, standardisation des process, etc.) supposent un haut degré d'organisation et des contraintes juridiques et techniques.

Ainsi, le fret ferroviaire cumule les contraintes d'un réseau mais peine à en présenter les avantages et c'est une des raisons essentielles de l'échec d'un report modal véritable. Développer un système d'exploitation partagé doit devenir une véritable priorité.

**Le fret ferroviaire international : les contraintes d'un réseau sans ses avantages**

Pour le rail, contrairement à d'autres grandes industries de réseau, comme le transport de l'électricité ou les télécommunications, la place des interconnexions internationales a toujours été relativement marginale par rapport à l'activité nationale. Il a, par exemple, été immédiatement nécessaire pour la production d'électricité de mettre en place le moyen

d'échanger de l'électricité de façon standardisée, que ce soit au niveau juridique ou technique, puisqu'il est impossible de stocker commodément de l'énergie électrique.

Les modes de gestion de l'infrastructure ferroviaire sont restés nationaux, avec des justifications diverses, économiques, techniques ou encore militaires. À titre d'exemple, après plus de 10 ans de travail de l'Agence ferroviaire européenne, il existe pour la seule Union européenne plusieurs milliers de règles nationales de sécurité dont beaucoup sont incompatibles entre elles.

Il en résulte une juxtaposition de réseaux nationaux ayant chacun des règles propres et complexes, empêchant le fret ferroviaire international d'exploiter les trois principaux avantages qui caractérisent un réseau international, à savoir :

1. l'interconnexion : les infrastructures nécessaires existent et sont capable de communiquer entre elles pour gérer les flux ;
2. l'uniformité juridique : la réglementation des contrats, et en particulier le régime de responsabilité est solide-ment établi sur des bases internationales ;
3. l'interopérabilité : les solutions techniques permettent de garantir que les véhicules dédiés au trafic international puissent être facilement opérés dans les différents réseaux.

Lister ces éléments amène immédiatement à réaliser que ces avantages existent pour le transport routier international, mais sont encore à construire pour le ferroviaire, qui, pourtant, a des avantages compétitifs évidents sur les longues distances.

Cette situation limite le développement du report modal vers le rail.

La COP 21 n'a pas repris d'objectif chiffré de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les avions et les bateaux de marine marchande. L'aérien contribue pourtant à 2,5 % des émissions mondiales de CO2 et le maritime à 2,2 %, mais, surtout, leurs rejets augmentent deux fois plus vite que ceux de la moyenne mondiale depuis 1980. L'OCDE a ainsi placé son Forum international des transports de 2016 sous le signe « des transports verts et solidaires ». Dans ce contexte, il est important pour une organisation comme l'OTIF d'apporter sa contribution. Le report modal vers le rail peut en effet contribuer efficacement à la lutte contre le réchauffement climatique, car :

- c'est le mode le moins émetteur de gaz à effet de serre ;

- par son caractère structurant, sa nature de réseau, il est un élément de développement solidaire.

Pour autant, le rail ne pourra faire valoir ces avantages qu'à condition de mettre en place un « système d'exploitation » partagé.

Aussi n'est-il pas étonnant que les prévisions actuelles des émissions de gaz à effet de serre n'intègrent pas réellement ce report.

**L'inexistence d'un cadre uniforme est une des raisons de l'échec du report modal vers le rail**

Les infrastructures qui pourraient permettre au rail de prendre une part plus significative du trafic euro-asiatique existent. Là où elles manquent encore, de grands projets sont en cours de développement. Les différents écartements de voies – souvent évoqués comme le frein principal

– sont un legs historique qui peut être surmonté grâce à :

- une conteneurisation suffisante du trafic ;
- une uniformité des systèmes d'information ;
- un droit unifié pour la gestion des parcs de wagon.

Pour autant, du point de vue des opérateurs internationaux de la logistique, la complexité interne du système ferroviaire rebute et ne porte pas les grands acteurs à le privilégier. En particulier, ses avantages réels en termes de rapidité et de coût sont obérés par le manque de fiabilité et de transparence des conditions de transports, causé par la multiplicité des réglementations existantes (voir fig. 1). L'OTIF, comme l'OSJD qui regroupe la Russie, la Chine et la plupart des États d'Asie centrale, offre un cadre uniforme, mais les deux

systèmes ne sont pas harmonisés.

On évoque souvent le progrès technique comme la solution unique pour sortir de cette impasse.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que l'absence de standards uniformes pour le fret international pèse de tout le poids de l'histoire. Un réseau physique existe, mais il intègre en lui même divers verrous qui empêchent son utilisation intensive. Un progrès technique qui conduirait à créer d'autres îlots d'incompatibilité serait ainsi assez largement contre-productif.

Un cadre uniforme, pour les contrats et l'interopérabilité technique est ainsi un préalable à l'innovation. Il est dès lors assez logique que le projet « Shift2Rail », lancé par les industriels du rail et la Commission européenne pour favoriser l'innovation dans le ferroviaire, démarre alors que le travail

réglementaire sur l'interopérabilité est en passe de se terminer, avec le volet technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire.

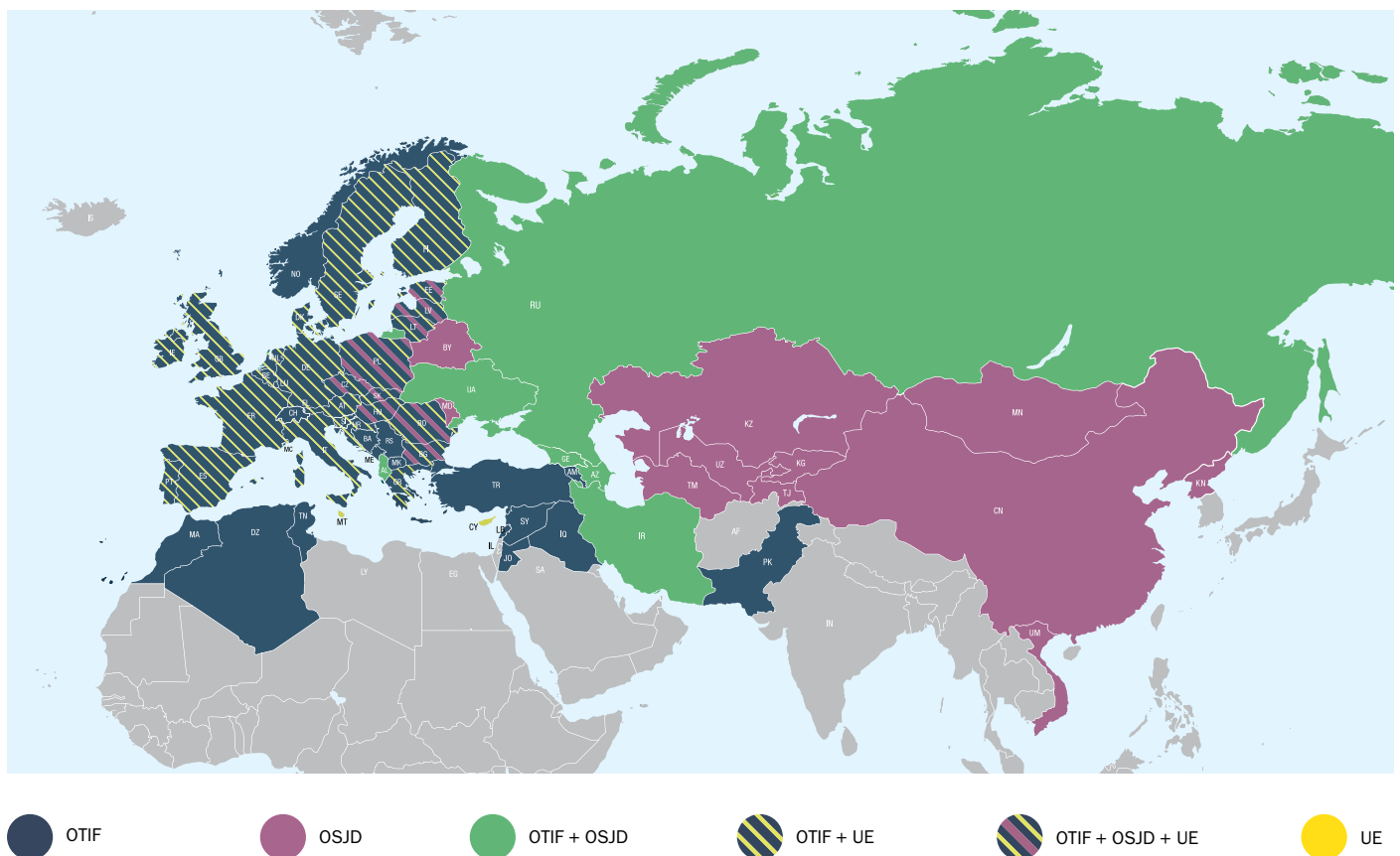
Enfin, le manque d'homogénéité, souligné par les opérateurs internationaux de la logistique, rend les interfaces avec les autres modes (route et transport maritime) peu claires alors que ces dernières sont indispensables à la réalisation de transports de bout en bout. La COTIF intègre certes une composante intermodale, mais cela n'est possible que dans son domaine d'application propre.

**Un moment privilégié pour développer un « système d'exploitation » harmonisé pour le fret international**

Un report modal significatif ne sera possible que si l'interconnexion des différents réseaux est progressivement garantie, au niveau des con-

### OTIF/OSJD/Union Européenne : les champs d'application respectifs

État au 15 janvier 2016



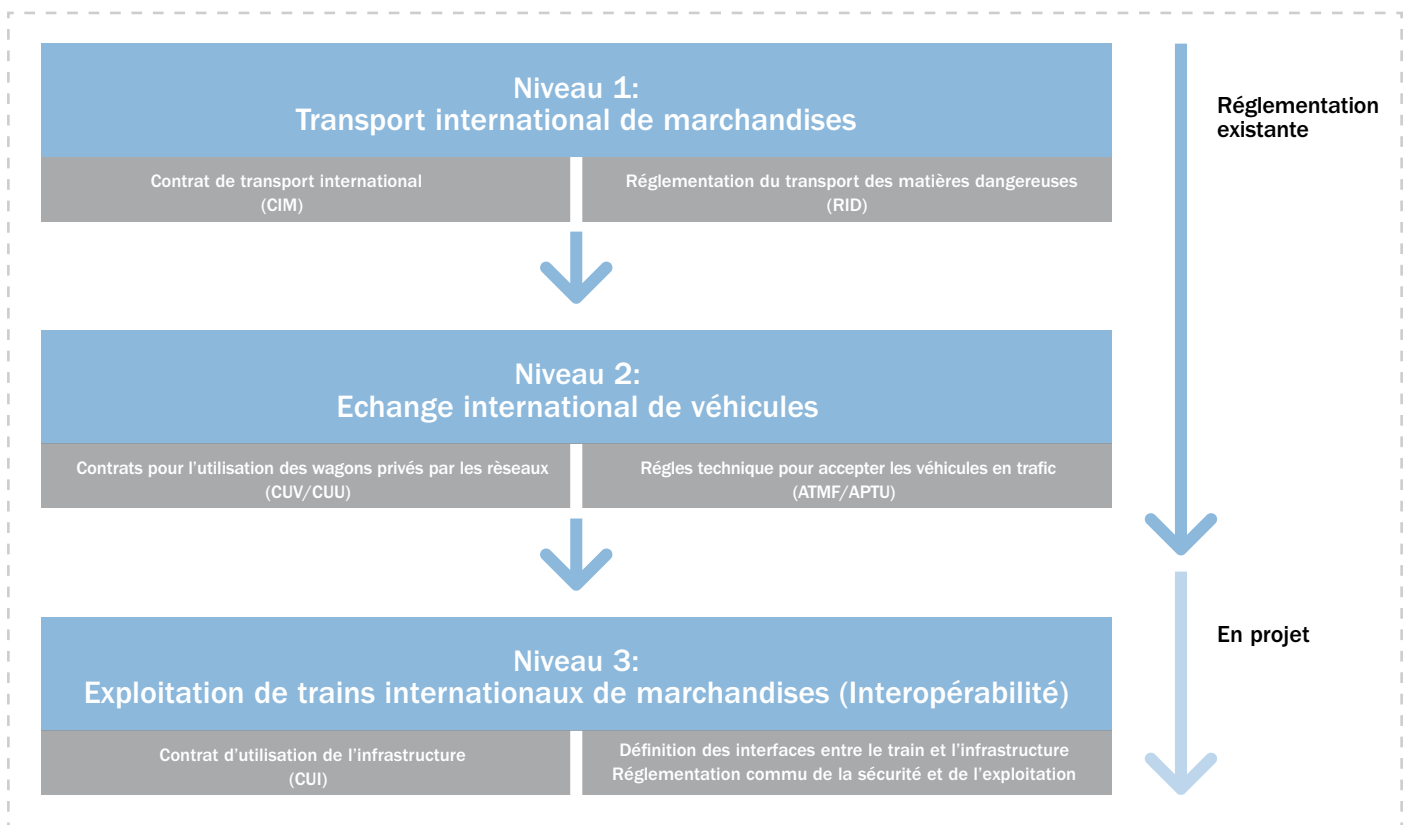
trats de transport comme au niveau de l'harmonisation technique. Depuis l'accession de l'Union européenne à l'OTIF en 2011, cette vision de passerelle, d'interconnexion de réseaux différents, s'affirme au sein de l'OTIF, mais surtout elle est partagée avec ses différents partenaires au premier rang desquels l'UIC et l'OSJD.

En effet, le travail remarquable sur l'interopérabilité technique mené

par l'Agence ferroviaire européenne s'achève, redonnant une cohérence à ce sujet difficile. Il semble désormais possible de travailler de nouveau sur un système d'exploitation partagé, intégrant également les aspects contractuels. Par ailleurs, l'OSJD travaille à une nouvelle convention qui devrait rendre le travail d'harmonisation plus facile dès 2018.

En termes conceptuels, l'ensemble

des règles nécessaires pour mettre en place un système d'exploitation cohérent pour le fret ferroviaire international peut être décrit par trois niveaux successifs. Chacun d'entre eux nécessite l'existence d'instruments contractuels et techniques spécifiques. Rentrer dans le détail dépasserait le cadre de ce court article, mais le schéma suivant permet de résumer la situation actuelle vue de la COTIF.



Aussi bien l'OSJD que l'OTIF ont mis en place un système cohérent pour les deux premiers niveaux. Celui-ci permet, dans un cadre de responsabilité bien défini, l'échange de véhicules (wagons et locomotives) entre les États membres. Seule l'Union européenne offre aujourd'hui un exemple de circulation sans couture de trains de fret internationaux (interopérabilité technique), tout en s'appuyant sur l'OTIF pour le premier niveau et les contrats d'utilisation des wagons.

Profiter des avantages comparatifs qu'offre un réseau de transport intégré, économe en énergie et possédant des

capacités d'emport exceptionnelles est une des préoccupations majeures qui doit guider l'innovation dans les transports ferroviaires internationaux. C'est en s'appuyant sur un système d'exploitation partagé et efficient que le rail pourra s'imposer comme une solution d'avenir pour des transports verts et solidaires à l'échelle euro-asiatique.

Le retour sur investissement de la mise en place d'un « système d'exploitation » pour le fret international est potentiellement extrêmement élevé. L'OTIF, dans une approche concertée avec l'OSJD, l'UE et l'UIC, peut y jouer un rôle central :

- par son caractère intergouvernemental, la réglementation de l'OTIF se concentre sur des règles de haut niveau impératives et structurantes pour le droit des États membres ;
- par la souplesse de ses différents instruments (droit des contrats, droit technique, etc.) la COTIF permet de bâtir des passerelles avec les prescriptions détaillées existantes, qu'elles viennent des entreprises ferroviaires ou des instances de normalisation.

*François Davenne*

## CRÉATION D'UN REGISTRE COMMUN OTIF-UE DES ORGANISMES D'ÉVALUATION DE LA MSC

États parties de l'OTIF membres et non membres de l'UE. La première partie traite des aspects généraux tels que les fondements juridiques, les critères de qualification et l'enregistrement des organismes d'évaluation de la MSC, tandis que la seconde partie dévoile dans leur grandes lignes les prochaines étapes pour la mise en place du registre commun.

### Les fondements juridiques

Les États parties de l'OTIF ont adopté les exigences pour l'évaluation des risques définies dans la PTU GEN-G du 1<sup>er</sup> janvier 2014, qui sont équivalentes aux prescriptions du règlement (UE) no 402/2013.

L'application de la PTU GEN-G requiert des organismes d'évaluation de la MSC, lesquels doivent être publiquement enregistrés par le Secrétaire général, en application de l'article 14 de la PTU GEN-G.

### Les critères de qualification comme organisme d'évaluation de la MSC

Les organisations ou entités suivantes peuvent être investies de la compétence d'organisme d'évaluation de la MSC<sup>1</sup>:

- toute autorité nationale d'un pays de l'OTIF compétente pour l'admission

technique,

- tout organisme d'évaluation d'un pays de l'OTIF,
- toute autorité nationale de sécurité d'un pays de l'UE,
- tout organisme notifié d'un pays de l'UE,
- tout organisme désigné d'un pays de l'UE,
- tout individu, toute organisation ou toute entité externe ou interne compétent qui est au minimum indépendant de « la conception, l'évaluation des risques, la gestion des risques, la fabrication, la fourniture, l'installation, l'exploitation/utilisation, l'entretien et la maintenance » du changement sur lequel porte l'évaluation.

Quelle que soit l'organisation ou l'entité qui remplit la fonction d'organisme d'évaluation de la MSC, elle doit satisfaire aux critères listés dans l'annexe II à la PTU GEN-E et doit être accréditée ou reconnue.

Dans l'ensemble de l'UE et/ou dans tous les États parties de l'OTIF

Tout organisme d'évaluation de la MSC accrédité ou reconnu conformément aux exigences de la PTU GEN-G du 1<sup>er</sup> janvier 2014 peut procéder à des évaluations de la sécurité indépendantes dans tous les États parties de l'OTIF, y compris ceux qui sont également membres de l'UE.

De même, un organisme d'évaluation de la MSC accrédité ou reconnu dans un État membre de l'UE conformément aux prescriptions du règlement (UE) no 402/2013 peut procéder à des évaluations de la sécurité indépendantes dans l'ensemble de l'UE et dans tous les États parties de l'OTIF.

Il semble donc pertinent que tous les organismes d'évaluation de la MSC<sup>1</sup> accrédités ou reconnus apparaissent



<sup>1</sup> [http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/06\\_tech\\_zulass/05\\_Explanatory\\_docs/ERA-GUI-01-2014-SAF\\_EN\\_V1.0.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/06_tech_zulass/05_Explanatory_docs/ERA-GUI-01-2014-SAF_EN_V1.0.pdf) (en anglais)

dans un seul et même registre.

### L'enregistrement des organismes d'évaluation

Pour les États membres de l'UE, l'Agence ferroviaire européenne est tenue d'enregistrer les informations suivantes dans la base de données ERADIS<sup>2</sup> :

- le choix de l'État membre concernant le recours à l'accréditation et/ou la reconnaissance, ou aucune de ces deux options ;
  - s'il y a lieu, les organismes d'évaluation de la MSC directement reconnus par l'État membre ;
  - s'il y a lieu, l'organisme d'accréditation national et/ou le ou les organismes de reconnaissance de l'État membre ;
  - les organismes d'évaluation de la MSC accrédités ou reconnus avec leur(s) domaine(s) de compétences et l'État membre dans lequel ils sont accrédités ou reconnus ;
  - tout changement de la situation d'un organisme d'évaluation de la MSC à la suite d'une notification par l'organisme national d'accréditation ou l'organisme de reconnaissance.
- Pour les États parties non membres de l'UE, le Secrétaire général de l'OTIF devrait rendre ces informations publiques.

Afin de créer des synergies et d'éviter qu'il y ait deux registres contenant les mêmes informations, l'Agence ferroviaire européenne et le Secrétariat de l'OTIF travaillent ensemble à la création d'un registre commun unique

pour les organismes d'évaluation de la MSC.

### Les bases de l'établissement d'un registre commun OTIF-UE

Les dispositions suivantes servent de bases à l'établissement d'un registre commun :

- l'arrangement administratif entre l'OTIF, la DG Mobilité et transports<sup>3</sup> et l'Agence ferroviaire européenne, en particulier le point 8.3,
- l'article 13, § 3 à 5 en particulier, des ATMF ;
- la PTU GEN-A, article 13.

Afin de minimiser les coûts pour l'OTIF et que le système d'enregistrement soit cohérent, il a été décidé d'établir un registre commun.

Ce projet a également été présenté aux participants à la 27<sup>e</sup> session du WG TECH qui s'est déroulée à Berne les 17 et 18 novembre 2015, qui lui ont fait bon accueil.

### La mise en place du registre

Aucune date n'a encore été fixée pour l'enregistrement des organismes d'évaluation de la MSC dans le registre commun OTIF-ERA. La base de données ERADIS doit d'abord être modifiée pour pouvoir inclure les organismes des États parties non membres de l'UE.

L'Agence ferroviaire européenne et l'OTIF travaillent à une mise à jour de la base de données en ce sens.

La MSC et ses organismes d'évaluation

La méthode de sécurité commune (MSC) relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques est définie dans la PTU GEN-G.

Elle est appliquée :

- lorsque des modifications ayant des incidences sur le trafic international sont apportées au système ferroviaire ;
- pour l'admission de véhicules en trafic international, lorsque cela est requis par la PTU applicable ;
- pour gérer les risques liés à l'admission de nouveaux sous-systèmes (p. ex. véhicules) et leur intégration en toute sécurité dans le système ferroviaire.

Les organismes d'évaluation de la MSC sont des entités chargées d'évaluer les risques en appliquant la méthode de sécurité commune harmonisée définie dans la PTU GEN-G.

Ils doivent être soit accrédités par l'organisme d'accréditation national, soit reconnus par l'État, soit être une autorité compétente aux termes de l'article 5 des ATMF.

Le Secrétariat informera par écrit les États parties à la COTIF des changements et des étapes requises pour la bonne mise en place du registre.

*Margarethe Koschmider*

<sup>2</sup> Base de données de l'Agence ferroviaire européenne sur l'interopérabilité et la sécurité (en anglais) : [https://eradis.era.europa.eu/safety\\_docs/assessments/default.aspx](https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/assessments/default.aspx)

<sup>3</sup> La direction générale de la mobilité et des transports est la direction générale de la Commission européenne en charge des transports au sein de l'Union européenne.

## GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID, 5<sup>e</sup> SESSION, (ZAGREB, 23 27 NOVEMBRE 2015)

L'harmonisation du RID avec la 19<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses était au cœur de cette session du groupe de travail permanent.

### Harmonisation avec la 19<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Le groupe de travail a approuvé un document préparé par le Secrétariat avec tous les textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2014 et 2015 et par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2014. Il a de plus repris toutes les modifications supplémentaires adoptées deux semaines plus tôt par le groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU compétent pour l'ADR (WP.15) qui étaient également pertinentes pour les chemins de fer.

### Interprétation du RID

Dans leur réglementation nationale, les Pays-Bas prescrivent désormais que le chlore ne peut être transporté en wagons-citernes ou conteneurs-cit-

ernes que dans des convois ne comportant pas d'autres wagons-citernes ou conteneurs-citernes. Le 1.9.5 du RID est cité comme fondement juridique de cette exception. Conformément au 1.9.4, les Pays-Bas ont informé le Secrétariat de l'OTIF en bonne et due forme de ces prescriptions complémentaires.

La représentante de la Belgique s'est demandé dans un document si des mesures de composition de train pouvaient être prises au niveau national (tout en s'appliquant aux trains internationaux) en vertu du 1.9.5 du RID.

Selon elle, la composition des trains relève du champ d'application du RID étant donné que le 7.5.3 comporte des exigences relatives à la distance de protection. En raison de l'alourdissement des activités de triage qu'elles peuvent entraîner, les règles de composition des trains sont susceptibles de causer une augmentation des risques dans les autres

Du 23 au 27 novembre 2015 s'est déroulée à Zagreb (Croatie), sous la présidence de M. Helmut Rein (Allemagne), la cinquième session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID. 24 États, la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (ERA) ainsi que 4 organisations internationales non gouvernementales y étaient représentés. La Turquie, qui a affirmé vouloir également s'investir activement à l'avenir dans les travaux de la Commission d'experts du RID et de la Réunion commune RID/ADR/ADN, participait pour la première fois.

États, voire une interdiction de transport si deux États prescrivent des règles contradictoires.

Pour les Pays-Bas, la composition des trains n'appartient en revanche



pas au champ d'application du RID selon le 1.1.2.1 b) et la prescription sur la distance de protection au 7.5.3 ne prouve pas que le RID régleme cette composition. Leur représentant a de plus souligné que ces prescriptions avaient pour but de protéger la population et avaient été fixées sur la base d'analyses des risques largement reconnues.

Plusieurs délégations étaient d'avis que le chapitre 1.9 devrait être révisé afin d'éliminer d'une part les contradictions entre les limitations des mesures nationales au 1.9.1 et les prescriptions nationales admises au 1.9.5 et d'inclure d'autre part la législation ferroviaire européenne.

Le Président a demandé aux États parties au RID s'ils étaient d'avis que le chapitre 1.9 autorisait un État à exiger une composition déterminée, y compris pour des trains en prove-

nance d'un autre pays. Deux États ont répondu par l'affirmative, dix États par la négative et sept États se sont abstenus.

Le Président a invité les États à soumettre des propositions pour résoudre ces questions.

#### Propositions d'amendements au RID Entité chargée de l'entretien (ECE)

S'appuyant sur les discussions menées à la dernière session du groupe de travail (cf. Bulletin des transports internationaux ferroviaires no 1/2015, p. 19), le représentant de l'International Union of Wagon Keepers (UIP) a proposé une répartition des obligations entre l'exploitant d'un wagon-citerne et l'entité chargée de l'entretien (ECE).

La répartition des tâches proposées par l'UIP n'étant selon lui pas conforme au règlement européen sur

les ECE, le représentant de l'Agence ferroviaire européenne a présenté une contre-proposition dans laquelle plusieurs des obligations attribuées à l'ECE sont à nouveau transférées à l'exploitant du wagon-citerne. Cette contre-proposition, qui prévoit en particulier qu'il reste de la responsabilité de l'exploitant du wagon-citerne de veiller à ce que les contrôles et

#### Accident ferroviaire de Lac-Mégantic

Le 6 juillet 2013, un grave accident ferroviaire est survenu dans la petite ville de Lac Mégantic au Québec (Canada) : un train sans conducteur a déraillé et du pétrole brut s'est échappé de plusieurs des 72 wagons-citernes, résultant en des explosions et un incendie. Au moins 47 personnes sont mortes et plus de 30 bâtiments ont été détruits.

L'accident a impliqué un convoi qui avait été immobilisé dans une gare et dont l'une des cinq locomotives avait été laissée en marche afin d'alimenter les freins en air comprimé. Les freins à main de dix wagons-citernes avaient de plus été actionnés. Croyant qu'un incendie s'était déclaré dans la locomotive en marche, un riverain a prévenu les pompiers, qui ont coupé l'arrivée de diesel de la locomotive, avant de constater qu'il n'y avait pas d'incendie mais seulement un dégagement normal de gaz d'échappement. Les pompiers n'ont pas remis la locomotive en marche au terme de leur intervention, si bien que les freins du convoi n'étaient plus alimentés en gaz comprimés. Les dix freins à main actionnés n'ont alors pas suffi pour freiner durablement les 9000 tonnes du convoi sur une voie qui était en pente. Il s'est donc mis en branle et a atteint après 11 km une vitesse de 100 km/h, vitesse à laquelle il est entré dans un virage limité à seulement 16 km/h.





épreuves des citernes prescrites au chapitre 6.8 soient effectués et qu'un contrôle extraordinaire soit organisé lorsque la sécurité du réservoir a possiblement été compromise, a été soutenue par le groupe de travail.

Une note de bas de page a été ajoutée pour permettre à l'exploitant d'un wagon-citerne de confier à une ECE l'organisation des épreuves et contrôles.

Nouvelles prescriptions pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides inflammables aux États-Unis et au Canada

Les accidents ferroviaires survenus ces dernières années en Amérique du Nord ont conduit à la promulgation aux États-Unis et au Canada de nouvelles prescriptions applicables pour la construction et l'équipement de wagons-citernes destinés au transport de liquides inflammables. Ces nouvelles prescriptions prévoient entre autres une plus grande épaisseur de paroi, une plaque de protection sur toute la hauteur des fonds de citerne, une protection thermique, de nouvelles exigences pour les robinets placés sur le haut des citernes (colerettes de protection) et des équipements contre l'ouverture intempestive des clapets de fond.

Le groupe de travail est convenu que l'ensemble du train de mesures applicables aux wagons-citernes nord-américains devait être examiné par le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID afin de déterminer leur pertinence pour le transport ferroviaire européen.



### Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS

Le Secrétariat de l'OTIF a informé le groupe de travail des discussions menées au sein des organes de l'OSJD en rapport avec l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS.

Afin de faciliter les travaux d'harmonisation, une version russe du RID 2015 est en cours de préparation et devrait être disponible en avril 2016. Étant donné qu'elle s'appuie sur la version russe de l'ADR, laquelle est linguistiquement critiquable selon le représentant de la Russie, il a été suggéré de procéder avec le Secrétariat de la CEE-ONU à une comparaison des textes russes du Règlement type de l'ONU, de l'ADR et du RID avec l'annexe 2 au SMGS et de les modifier en conséquence.

La Lettonie a présenté au groupe de

travail un tableau synoptique actualisé pour les prescriptions 2015 des différences fondamentales entre l'annexe 2 au SMGS et le RID en anglais qui servira de base à la poursuite des travaux d'harmonisation.

### Prochaine session

La 6<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu les 23 et 24 mai 2016 à Berne. La 54<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID, à laquelle toutes les modifications prévues pour l'édition 2017 seront définitivement adoptées, aura ensuite lieu le 25 mai 2016.

*Jochen Conrad*

## 48<sup>e</sup> SESSION DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU (GENÈVE, DU 30 NOVEMBRE AU 9 DÉCEMBRE 2015)

Du 30 novembre au 9 décembre 2015 a eu lieu la 48<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, présidée par Duane Pfund (États-Unis d'Amérique), à laquelle 24 États disposant du droit de vote, 3 États observateurs, 7 organisations gouvernementales et 29 organisations non gouvernementales ont participé. Étant donné que toutes les décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU se répercutent sur les prescriptions pour les marchandises dangereuses de tous les modes de transport, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) y étaient elles aussi représentées.

### Problèmes de classification

Classification des batteries au sodium ionique

Les batteries au sodium ionique constituent une alternative économique aux batteries au lithium ionique tout en offrant des densités de charge et des performances comparables. Leur grand avantage est que le sodium est disponible en grandes quantités car il peut être relativement facilement extrait du chlorure de sodium tiré de l'eau de mer. De plus, contrairement aux batteries au lithium ionique, les batteries au sodium ionique peuvent être déchargées jusqu'à 0 volt sans que cela nuise à leurs performances. Elles ont donc pour avantage de pouvoir être stockées et transportées à vide car il n'y a pas de risques liés à l'énergie électrochimique. Elles sont en outre moins facilement inflammables et possèdent une stabilité thermique plus élevée que les batteries au lithium ionique.

Le numéro ONU 3292 « Accumulateurs au sodium ou éléments d'accumulateur au sodium » ne semble pas adapté pour ce nouveau type de batterie, car la disposition spéciale qui lui est applicable concerne le sodium métallique et les composés de sodium et ne tient pas compte du risque réduit que présente la technologie du sodium ionique. C'est la même situation que pour les batteries au li-

thium, pour lesquelles une différence est faite entre les batteries au lithium métal (numéro ONU 3090) et les batteries au lithium ionique (numéro ONU 3480).

Le Sous-comité d'experts de l'ONU reviendra ultérieurement sur cette question avec la participation d'experts.

Batteries hybrides composées de piles au lithium ionique et de piles au lithium métal

Le Règlement type de l'ONU inclura à l'avenir également les batteries hybrides composées aussi bien de piles au lithium métal primaires que de piles au lithium ionique rechargeables. Le numéro ONU 3090 ou 3091 leur sera attribué comme pour les formes simples de batteries au lithium. Plusieurs textes n'ont été adoptés que provisoirement et seront à nouveau discutés lors de la prochaine session. Ce sera notamment le cas de la condition selon laquelle les batteries hybrides ne peuvent pas être conçues pour une décharge externe.

Classification du pétrole brut

En conséquence de différents accidents ferroviaires survenus ces dernières années en Amérique du Nord lors de transports de pétrole brut, des experts des États-Unis et du Canada ont étudié comment améliorer la sécurité des transports. Un des

Le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU élabore le Règlement type de l'ONU, base commune de toutes les prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux différents modes de transport. L'objectif est de faciliter le transport multimodal de ces marchandises.

points abordés était la classification correcte sur la base des dangers existants.

Les pétroles légers, en particulier, peuvent contenir du méthane, de l'éthane, du propane et du butane dissous ainsi que d'autres gaz inorganiques dont les concentrations peuvent varier en fonction du lieu d'extraction. Cela a des incidences sur la classification et la question se pose notamment de savoir si les critères de classification applicables aux liquides et gaz inflammables peuvent être appliqués pour les mélanges complexes comme justement le pétrole léger.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a fait part de son intérêt pour ces travaux, précisant que toute modification aux définitions et critères actuels devrait être soigneusement examinée. Certains délégués étaient toutefois d'avis que d'autres critères

de classification n'auraient pas empêché ces accidents.

#### Poudres métalliques toxiques

Au cours de la précédente session du Sous-comité d'experts de l'ONU, la France avait présenté une fiche de données de sécurité pour le cobalt pulvérulent, qui est à l'heure actuelle transporté sous le numéro ONU 3089 « Poudre métallique inflammable, n.s.a. ». Des tests conduits sur des rats ont cependant montré que la poudre ultrafine de cobalt présentait une toxicité aiguë par inhalation en raison de la petite taille de ses particules. Ce phénomène pouvant également survenir avec d'autres poudres métalliques, le Sous-comité d'experts de l'ONU a décidé d'introduire un nouveau numéro ONU (3535) pour les matières solides inorganiques toxiques, avec comme risque subsidiaire l'inflammabilité.

#### Incident impliquant du catécholborane

La représentante de l'OACI informe le Sous-comité d'experts de l'ONU d'un incident survenu au cours d'un transport de catécholborane, lequel est utilisé pour la synthèse organique. Cette matière est transportée par plusieurs fabricants consciencieux et expérimentés sous le numéro ONU 2924 « Liquide inflammable, corrosif, n.s.a. », mais il apparaît aujourd'hui que ce numéro ne couvre pas toutes les propriétés du produit. À température ambiante, il se décompose à un taux de 2 % par semaine en borane gazeux, lequel peut s'enflammer au contact de l'air. La réaction du catécholborane avec l'eau peut également être dangereuse.

Dans le cas de l'incident rapporté, le transport de cette matière d'Asie en Europe a été retardé de neuf jours en raison d'un typhon. Dans cet intervalle, elle a été exposée à une température supérieure à 33 °C. Après son arrivée à destination, elle a ensuite été stockée pendant deux semaines à 8 °C. Préparées pour la poursuite du transport, plusieurs bouteilles ont explosé ou ont pris feu. La cause présumée est que pendant ce long transit et en raison des tempéra-

tures élevées, de l'air humide s'est infiltré dans les bouteilles, ce qui a entraîné une réaction chimique et une montée en pression. À la suite de cet incident, l'industrie a recommandé d'interdire le transport aérien de catécholborane ou de prescrire un transport réfrigéré en récipients à pression.

La représentante de l'OACI a annoncé la soumission d'une proposition officielle plus détaillée sur la classification du catécholborane. Étant donné que cette matière présente probablement des risques des classes 4.1 (matières autoréactives) et 4.3 (matières hydroréactives), des prescriptions de transport spécifiques devraient s'appliquer, comme par exemple le contrôle de la température pendant le transport et l'utilisation de récipients résistant à la pression.

#### Packing

Insertion de renvois à des normes ISO nouvelles ou modifiées

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé les références aux normes révisées ISO 11118:2015 et ISO 11120:2015 pour les bouteilles à gaz, ainsi qu'à la norme ISO 21172-1:2015 pour les fûts à pression. Bien que les fûts à pression constituent l'un des types d'emballages admis pour le transport de gaz, il n'existait jusqu'à présent aucune norme mondiale pour la conception et la construction de tels récipients à pression.



Exemple de fût à pression à fonds bombés convexes à la pression

Le Canada a appuyé la référence à cette norme sur le principe, mais a rejeté l'interdiction qu'elle contient d'utiliser des fûts à pression à fonds bombés convexes à la pression pour les matières corrosives. Ce type de fûts à pression est utilisé en Amérique du Nord depuis 1936, notamment pour le transport de chlore et de dioxyde de soufre, et n'a pas causé d'incidents. Les fonds bombés convexes à la pression y sont considérés comme un élément de sécurité car ils se déforment vers l'extérieur en cas de surpression, en donnant ainsi une indication visuelle immédiate.

Le représentant de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) explique que l'exclusion de ce type de construction pour le transport de matières corrosives a fait l'objet d'un examen minutieux des experts de la commission compétente de l'ISO. Pour des raisons de sécurité, la préférence a été donnée à l'utilisation de types de construction plus récents avec des fonds bombés. L'examen interne des bouteilles à fonds bombés convexes à la pression se révèle plus difficile car le fond du côté opposé ne peut pas être contrôlé dans son intégralité lors de la recherche de marques de corrosion.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a voté à la majorité l'insertion du renvoi à la norme ISO 21172-1:2015.

#### Marquage

Étiquettes de danger de taille réduite

Le 5.2.2.2.1.1.3 du RID/ADR prévoit la réduction des dimensions de l'étiquette de danger lorsque la taille du colis l'exige. Les symboles et les autres éléments de l'étiquette doivent toutefois rester bien visibles. De même, la ligne tracée à l'intérieur de l'étiquette doit rester à 5 mm du bord et l'épaisseur minimale de cette ligne doit rester de 2 mm. Ces deux dernières limitations ont pour conséquence que la taille des symboles doit être encore davantage réduite, à la différence d'une réduction qui serait strictement proportionnelle de l'étiquette de danger. Cela nuit inutilement à la visibilité des élé-

ments importants de l'étiquette de dangers.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a approuvé une proposition de l'Allemagne selon laquelle les proportions doivent être respectées en cas de réduction de la taille de l'étiquette.

Batteries au lithium installées dans des unités de transport

Pour la conservation de l'énergie électrique produite, par exemple, dans des parcs de grandes éoliennes, sont aujourd'hui utilisés de grands conteneurs dans lesquels sont installées de grandes quantités de batteries au lithium ionique reliées électriquement et munies de systèmes de gestion, qui sont arimées sur des étagères à l'intérieur des grands conteneurs. Les grands

conteneurs constituent alors le boîtier de ces grandes batteries au lithium. Ces grands ensembles sont souvent équipés d'extincteurs fixes et de systèmes de réfrigération internes qui sont eux-mêmes, dans la mesure où ils sont remplis de gaz, des marchandises dangereuses.

Puisque la manière dont il convient de considérer ces systèmes vis-à-vis de la pose des plaques-étiquettes, du marquage et des données du document de transport n'apparaît jusqu'ici pas clairement, la PRBA (association pour les batteries rechargeables) a présenté une première proposition à ce sujet. Celle-ci suggère une nouvelle instruction d'emballage et une disposition spéciale concernant des données supplémentaires à indiquer dans le document de transport pour

les extincteurs et systèmes de réfrigération et les gaz qu'ils utilisent, ainsi que sur les plaques-étiquettes à apposer. Les discussions à ce sujet seront poursuivies à la prochaine réunion.

Marques SGH apposées pendant le transport

Une disposition a été introduite dans le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) pour indiquer que le Règlement type de l'ONU ne prescrit pas les pictogrammes du SGH pour le transport. Ils ne devraient donc pas être utilisés seuls sur les moyens de transport, mais accompagnés d'un marquage SGH complet.

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a adopté l'introduction d'une recommandation similaire dans le Règlement type de l'ONU.

Décès de Lance Grainger

Lance Grainger, ancien chef de la division des marchandises dangereuses au ministère des transports du Royaume-Uni, est décédé début octobre 2015 à l'âge de 77 ans. Il avait été chef de la délégation britannique au sein de plusieurs réunions internationales sur le transport des marchandises dangereuses. De 1988 à 1996, il a présidé le Sous-comité d'experts de l'ONU et le Comité d'experts de l'ONU.

Prochaine session

La 49<sup>e</sup> session aura lieu du 27 juin au 6 juillet 2016 à Genève et poursuivra les travaux sur la 20<sup>e</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU.

Jochen Conrad



Exemples de citernes mobiles sur lesquelles apparaissent des marques du SGH aux côtés d'une plaque-étiquette de la classe 6.1 et d'une plaque-étiquette de la classe 3



## TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR RAIL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE : ÉTAT DES LIEUX

Le projet de dispositions juridiques pertinentes pour l'uniformisation du droit de transport de marchandises par rail entre l'Europe et l'Asie a été finalisé à Genève en octobre 2015. Le moment semble donc venu de procéder à un état des lieux sur ces travaux réalisés dans le cadre de la CEE ONU, qui devraient néanmoins se poursuivre encore en 2016.

### Un bref rappel historique

La signature, le 26 février 2013, par 37 pays de la CEE-ONU de la déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie<sup>4</sup> a donné un nouveau souffle au projet de la CEE-ONU sur le « Droit ferroviaire eurasiatique unifié ».

Cette déclaration est l'aboutissement de trois années de travaux lancés en 2010 au sein de la CEE ONU. Elle constitue l'expression politique des pays signataires de mettre en œuvre la stratégie en cinq points énoncés dans la déclaration afin d'établir des conditions juridiques pour les transports ferroviaires comparables à celles qui existent pour les modes de transports concurrents tels que les transports routier, aérien, par voies de navigation intérieures et maritime.

Le mandat du groupe d'experts constitué en 2011 par la CEE-ONU pour élaborer la déclaration commune a été prolongé à deux reprises, à savoir

pour deux ans en 2013 et pour un an en 2015.

Au cours des 8 sessions<sup>5</sup> qui ont suivi la déclaration commune, le groupe d'experts a de façon pragmatique concentré ses travaux sur la mise au point d'un droit uniforme pour les contrats de transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie, soit les matières réglées par les CIM pour l'OTIF, d'une part, et le SMGS pour l'OSJD, d'autre part.

Il va sans dire que le Secrétariat de l'OTIF a participé à ces travaux et qu'il a apporté toute son expertise en vue de renforcer la coopération dans le domaine du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et d'instaurer un **régime juridique unique** pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique.

Le droit international applicable actuellement

En droit, la situation actuelle se caractérise par la coexistence de deux régimes juridiques internationaux,

les CIM pour l'OTIF, d'une part, et le SMGS pour l'OSJD, d'autre part. Cette coexistence soulève des problèmes dans le trafic de marchandises entre l'Europe et l'Asie.

Dans la pratique, on s'efforce de conclure deux contrats de transports successifs, l'un soumis aux CIM et l'autre au SMGS.

En d'autres termes, et lorsque leurs conditions d'applications sont remplies, deux conventions internationales s'appliquent actuellement à un transport ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie.

La solution la plus solide du point de vue juridique est alors celle d'un transport CIM jusqu'à la frontière entre les deux régimes juridiques (premier contrat de transport soumis aux CIM) et d'une réexpédition entre celle-ci et la gare de destination finale selon le SMGS (deuxième contrat de transport soumis au SMGS). Ces deux contrats sont constatés par deux lettres de voiture, la lettre de voiture CIM d'une

### Droit international applicable

## Application CIM / SMGS



<sup>4</sup> [http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2\\_geurl\\_itc\\_declaration.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_geurl_itc_declaration.html)

<sup>5</sup> 5<sup>e</sup> session, 4 et 5 juillet 2013 ; 6<sup>e</sup> session, 2 et 3 décembre 2013 ; 7<sup>e</sup> session, 3 et 4 avril 2014, 8<sup>e</sup> session, 10 et 11 juillet 2014 ; 9<sup>e</sup> session, 30 et 31 octobre 2014 ; 10<sup>e</sup> session, 11 13 février 2015, 11<sup>e</sup> session, 10 12 juin 2015 et 12<sup>e</sup> session, 14 16 octobre 2015.

part, et la lettre de voiture SMGS d'autre part, comme le montre la figure 1. Le transport de marchandises sera enfin soumis à deux régimes de responsabilité différents

Grâce aux efforts constants de l'OSJD, du CIT et de l'OTIF, de nombreux progrès ont été réalisés dans l'har-

monisation juridique du transport ferroviaire eurasiatique des marchandises, avec la création notamment de la lettre de voiture commune CIM/SMGS, du modèle de formulaire de liste de wagons et de conteneurs et du modèle uniforme de procès-verbal de constatation CIM/SMGS.

Il n'en demeure pas moins que les deux régimes juridiques actuels continuent à s'appliquer à ce transport qui fera l'objet de deux contrats de transports, soumis à deux régimes de responsabilité différents, bien qu'il soit accompagné d'une (?) lettre de voiture, la lettre de voiture CIM/SMGS, comme le montre la figure 2.

Un début d'harmonisation

## Application CIM / SMGS



Le régime juridique à mettre en place

Plutôt que de créer un droit surplombant les deux régimes juridiques que sont les CIM et le SMGS, ou de créer un droit autonome, le Secrétariat de l'OTIF a préconisé et défendu la mise en place d'un régime d'interface entre les CIM et le SMGS, se limitant à des dispositions de haut niveau qui pourraient être mises en place rapidement dans la sphère d'application des CIM et du SMGS, ce qui répondrait aux attentes des parties prenantes.

Le Secrétariat de l'OTIF est en effet persuadé que la large propagation de règles de droit uniforme pour le transport ferroviaire eurasiatique des marchandises n'est possible que grâce à la reprise de dispositions éprouvées du SMGS et des CIM. Dans ce cadre, une base juridique commune, développée sous l'égide de la CEE-ONU et compatible avec les deux droits, serait de nature à donner une base juridique solide à

un contrat unique.

Le projet de « dispositions juridiques pertinentes »<sup>6</sup> pour l'uniformisation du droit ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, finalisé par le groupe d'experts en octobre 2015 et soumis au Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) en novembre 2015, constitue, de l'avis du Secrétariat de l'OTIF, un tel droit d'interface ou de droit convenu entre les CIM et le SMGS.

Ce droit se limite à des dispositions de haut niveau qui serviront de base à **un seul contrat de transport**, matérialisé par **une seule lettre de voiture**, et surtout avec **un seul régime de responsabilité**.

À ce titre, pour la définition du **champ d'application**, dans laquelle le Secrétariat de l'OTIF s'est beaucoup investi, le projet de dispositions pertinentes prévoit que le régime juridique s'appliquera lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise

et le lieu prévu pour la livraison sont dans deux États membres qui sont parties contractantes au régime à la double condition :

- que les parties au contrat conviennent de soumettre le contrat qu'elles concluent à ce régime,
- que les dispositions des CIM ou du SMGS, ou encore d'accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États contractants ne s'appliquent pas au contrat couvrant la totalité du parcours.

En d'autres termes,

- l'application de ce nouveau régime doit être convenue par les parties au contrat de transport (transporteur contractuel et expéditeur) pour le transport continental des marchandises lorsqu'elles jugent pertinent de l'appliquer, selon par exemple la nature de la marchandise et l'itinéraire ;
- le transport direct de marchandises doit franchir la frontière entre le domaine d'application des CIM

<sup>6</sup> <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/sc2/ECE-TRANS-SC2-2015-04f.pdf>  
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/sc2/ECE-TRANS-SC2-2015-04e.pdf>  
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/sc2/ECE-TRANS-SC2-2015-04r.pdf>

et celui du SMGS. L'application des CIM, pour les transports strictement régis par les CIM, et du SMGS, pour les transports strictement régis par le SMGS, n'est pas remise en cause. Cela vaut également lorsque, pour les transports à la fois CIM et SMGS, les parties au contrat de transport prévoient une réexpédition à la frontière des deux systèmes.

Par ailleurs, le nouveau régime s'appliquera aussi aux transports effectués par d'autres moyens de transports en complément du transport ferroviaire. Il inclut des dispositions sur le **transport multimodal**, qui ne doivent toutefois pas affecter l'application des conventions ou traités internationaux qui régissent ce type de transport complémentaire.

Quant au fond, le nouveau régime se limite à des **dispositions de haut niveau** qui reprennent des dispositions éprouvées des CIM et du SMGS. Elles règlent les matières usuellement couvertes par des conventions internationales applicables en transport international de marchandises comme la conclusion et l'exécution du contrat de transport, la responsabilité, le règlement des réclamations ou encore le rapport des transporteurs entre eux.

### Quelle sera la nature juridique du projet de la CEE-ONU ?

La question de la mise en œuvre d'un tel régime reste à résoudre. Aussi, le SC.2 a décidé de soumettre au Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, qui se réunira du 23 au 25 février 2016, un projet de résolution<sup>7</sup> qui entre autres :

« Invite les gouvernements à diffuser ces dispositions juridiques auprès de toutes les parties prenantes de leur pays,

*Encourage* les entreprises ferroviaires et les organisations internationales actives dans le domaine des transports ferroviaires à tester, autant que possible, ces dispositions juridiques dans la pratique,

*Invite* le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire à s'employer à élaborer les documents nécessaires aux transports ferroviaires selon les dispositions juridiques présentées dans l'Annexe - à définir son mandat - ainsi qu'à effectuer le suivi des résultats des essais pilotes et à élaborer des recommandations en conséquence, »

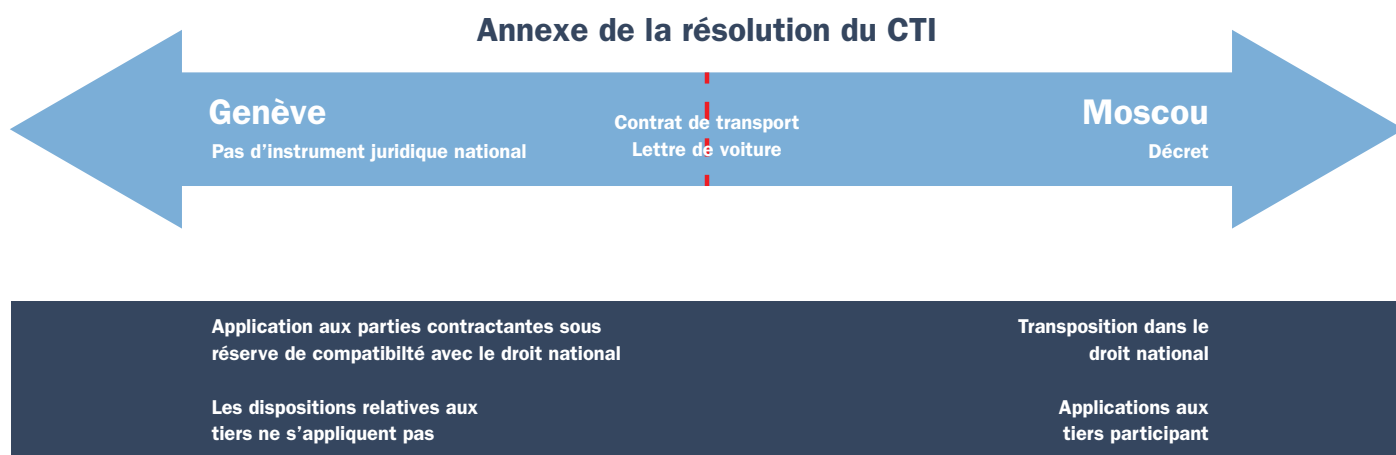
Dans la sphère d'application des CIM,

et depuis la révision la COTIF 1999, le contrat de transport est un contrat consensuel, ce qui signifie que le contrat se forme par l'accord des parties. Le contrat est régi par le principe de l'autonomie des parties, si bien que les parties au contrat (transporteur et expéditeur) pourraient tout à fait conclure un contrat de transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie, dont les clauses incorporeraient les dispositions juridiques pertinentes élaborées dans le cadre des travaux de la CEE-ONU.

Dans la sphère d'application du SMGS, le contrat de transport est en revanche encore un contrat réel, puisqu'il se forme par la remise d'une chose, et formel, ce qui signifie que la loi exige la rédaction d'un acte pour que le contrat soit valable. Par ailleurs, dans certains États parties du SMGS, le contrat de transport est réglementé au niveau national.

Toutefois, tant qu'aucun instrument juridique international ne vient donner une base légale au « droit d'interface » se posera l'épineuse question du droit applicable au contrat qui se baserait sur les « dispositions pertinentes ». En effet, le juge qui serait saisi d'une affaire au sujet de ce contrat s'appuiera sur les principes applicables

### Possibles applications des dispositions juridiques pertinentes



<sup>7</sup> <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-17f.pdf>  
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-17e.pdf>  
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-17r.pdf>

au droit international privé dans son droit national pour déterminer le droit applicable au contrat, ce qui conduit à une plus grande insécurité juridique ce que la figure 3 illustre.

Dans ce cas de figure, et puisque le droit national sera applicable, deux questions se poseront inévitablement : celle des dispositions d'ordre public du droit national applicables au contrat et celle de l'opposabilité des dispositions du contrat aux tiers (voir à ce propos l'article 41 des CIM et l'article 27 du projet de la CEE-ONU), puisque ces questions seront là aussi examinées par le juge saisi d'une affaire au sujet de ce contrat en application de son droit national, y compris les règles relatives aux conflits de loi.

En attendant l'issue des discussions sur la nature juridique du projet de

« dispositions pertinentes » de la CEE-ONU, cette dernière propose<sup>8</sup> de prolonger d'un an le mandat du groupe d'experts pour notamment coordonner l'établissement des documents nécessaires au transport par chemin de fer et/ou passer en revue les documents déjà élaborés par les organismes internationaux intervenant dans le domaine des transports, c'est-à-dire l'OSJD, l'OTIF et le CIT. Selon le projet de mandat du groupe d'experts, il s'agit notamment des documents suivants :

« le modèle type de lettre de voiture, le procès-verbal, la liste de wagon, le relevé des conteneurs, le relevé de chargement, les ordres ultérieurs, les empêchements au transport, la notification du paiement, l'autorisation d'escorter, la déclaration de marchandise manquante, la correction de la notifica-

tion, l'analyse provisoire du transit et l'étiquetage des wagons. »

Il appartient maintenant au Comité des transports intérieurs d'en décider lors de sa prochaine session en février 2016.

Bien que dans la sphère d'application des CIM, l'établissement de ces documents ne relève pas de la compétence des États, mais de celle des associations internationales des transporteurs (voir notamment l'article 6, § 8, des CIM au sujet des modèles uniformes de lettre de voiture), le Secrétariat de l'OTIF continuera à apporter toute son expertise à ces travaux.

Iris Gries

## RÉVISION DES RU CUI : LES TERMES « SILLON INTERNATIONAL » ET « TRAFIC INTERNATIONAL ». DÉCISION DE L'OBERVERWALTUNGSGERICHT (TRIBUNAL ADMINISTRATIF SUPÉRIEUR) DE MÜNSTER, ALLEMAGNE, DU 19 MARS 2015

### Introduction du Secrétariat

La décision de l'Oberverwaltungsgericht de Münster relative à une plainte contre une décision de l'autorité de contrôle sur la conclusion de contrats-cadres comporte dans ses attendus quelques explications utiles sur différents termes qui font également l'objet de discussions dans le groupe de travail « RU CUI » et présente ainsi un grand intérêt dans le cadre de la révision des RU CUI lancée par le Secrétaire général.

Comme suite à la décision de principe de dissocier le champ d'application des RU CUI des contrats de transports CIV et CIM, le groupe de travail examine en effet de nouveaux critères

pour le champ d'application : « service de fret international » et « train destiné au trafic ferroviaire international ». La question se pose alors de savoir si de nouveaux termes comme « sillon international » devraient être introduits et définis, si des termes jusqu'ici utilisés comme « trafic international » devraient être redéfinis et quel serait le lien entre les termes mentionnés. Dans cet article, M. Freise, consultant du Secrétaire général et du groupe de travail « RU CUI », résume les informations importantes (extraits de la décision du tribunal) et en tire des conclusions pour la révision des RU CUI.

### Synthèse de monsieur Freise

L'Oberverwaltungsgericht (OVG) de-

vaît déterminer si pour un transport longue distance de voyageurs par la SNCF annoncé auprès de DB Netz AG sur le tronçon Aix-la-Chapelle Sud – Dortmund (aller-retour), le critère de priorité « sillon international » pouvait être invoqué en cas de conflit avec un autre transport signalé lorsqu'il a également été indiqué au moment de l'annonce que « le train est en provenance ou à destination de Paris ». S'appuyant sur la réglementation allemande transposant la directive 2001/14 ainsi que sur la directive 2001/14 elle-même, sur la directive 2012/34/UE (refonte) et sur le règlement (UE) n° 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, l'OVG a arrêté ce qui suit :

<sup>8</sup> <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-18f.pdf>

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-18e.pdf>

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-18r.pdf>



- Les sillons internationaux sont des capacités d'infrastructure qui traversent au moins une frontière d'un État membre de l'UE et **dont l'établissement a été convenu par les gestionnaires d'infrastructure concernés**. Pour que le critère de priorité puisse être appliqué, il ne suffit pas que les sillons soient réclamés pour le trafic ferroviaire international.

- Trafic ferroviaire international et sillons internationaux ne doivent pas être assimilés l'un à l'autre (en tout cas dans le cadre de l'attribution des capacités d'infrastructure).

- Le critère de priorité « fret international » ne sert dans l'ensemble pas à renforcer le trafic international, mais doit garantir que les sillons internationaux convenus non sans peine (par les gestionnaires d'infrastructure) sont effectivement utilisés.

- Les termes « sillons » et « trafic » ne sont pas synonymes.

- Le tronçon Dortmund – Aix-la-Chapelle Sud auquel la SNCF désire accéder peut être inclus dans un trafic international, mais il ne fait pas partie d'un sillon international établi par les gestionnaires d'infrastructure (depuis/vers Paris).

- Jusqu'ici, les capacités d'infrastructure pour le Thalys circulant à l'international, dont le tracé total fait l'objet de la procédure judiciaire, étaient créées par juxtaposition de sillons nationaux distincts. Selon les explications des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure concernés, un sillon national est attribué dans chaque État membre concerné. Il n'y a pas de sillon international prédéterminé établi à l'avance par les gestionnaires d'infrastructure, avec du reste la participation de la Commission européenne (comme observateur, cf. art. 15, § 1 [in fine], de la directive 2001/14 et art. 40, § 2, de la directive 2012/34/UE [refonte]), et attribué (aux entreprises ferroviaires) comme sillon international complet.

- Le contrat-cadre désiré par la SNCF ne sert pas à réserver (au moins une partie d') un sillon international. La SNCF désire plutôt des capacités d'infrastructure pour des sillons purement nationaux.

Pour la **réflexion sur la révision des CUI**, les conclusions suivantes peuvent être tirées :

1. Si l'application des CUI était subordonnée à l'utilisation de « sillons internationaux » au sens de l'article 40, §

5, de la directive 2012/34/UE (refonte), le champ d'application en serait très restreint.

2. Étant donné que les termes « sillon » (comme élément de l'utilisation de l'infrastructure) et « trafic ferroviaire » ne peuvent être compris comme synonymes, il ne suffit pas non plus pour définir le champ d'application des CUI en tant que système juridique partiel dans le cadre de la COTIF de ne s'appuyer que sur la réalisation de « trafic international ferroviaire ». Il nous faut également un élément « d'utilisation internationale de l'infrastructure » pour approuver l'application des CUI. Un tel élément pourrait bien être le « **train international** » dont l'introduction dans les définitions des CUI devrait être discutée.

3. Si le Thalys Paris – Dortmund (aller-retour) annoncé par la SNCF n'avait pas eu des problèmes de capacités, il aurait réalisé un trafic international comme **train international** sur des **sillons nationaux consécutifs** et aurait sans nul doute relevé des nouvelles CUI.

*Eva Hammerschmiedová &  
Dr Rainer Freise*

## CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2016

DATE	RÉUNION	LIEU
14 - 18 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	Berne - Suisse
12 - 13 avril	14 <sup>e</sup> session du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID	Hambourg - Deutschland
19 - 20 avril	5 <sup>e</sup> réunion du groupe de travail « Détetion de déraillements » de la Commission d'experts du RID	Berne - Suisse
27 avril	TAF workshop (jointly organised with ERA)	Vienne - Autriche
23 - 25 mai	6 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID	Berne - Suisse
25 mai	54 <sup>e</sup> session de la Commission d'experts du transport de marchandises dangereuses	Berne - Suisse
31 mai	4 <sup>e</sup> session du groupe de travail "RU CUI"	Berne - Suisse
7 - 8 juin	Commission d'experts techniques 9 <sup>e</sup> session	Berne - Suisse
9 - 10 juin	2 <sup>e</sup> session du groupe de travail RID/ATMF	Berne - Suisse
29 - 30 juin	125 <sup>e</sup> session du Comité administratif de l'OTIF	Berne - Suisse

## ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2016

DATE	RÉUNION	ORG	LIEU
11 mars	4 <sup>th</sup> Research Seminar on Railway Policy	TransportNET- Laboratoire d'économie des transport-Karlsruher Institut für Technologie	Karlsruhe - Allemagne
15 mars	Working party on the rationalisation of vehicle related registers	ERA	Lille - France
17 mars	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse
17 mars	Workshop « Envois postaux par le rail »	CIT	Berne - Suisse
18 mars	Groupe de travail Multimodalité	CIT	Berne - Suisse
22 - 24 mars	Conférence de traduction ADN	Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)	Strasbourg - France
20 avril	UNIDROIT 90 <sup>e</sup> Anniversaire	UNIDROIT	Rome - Italie
27 - 28 avril	European Rail Summit	Railway Gazette	Bruxelles - Belgique
3 - 4 mai	Workshop: Application de la COTIF	CJSC "Azerbaijan Railways"	Baku - Azerbaïdjan

## ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2016

DATE	RÉUNION	ORG	LIEU
9 - 12 mai	WP.15 (ADR)	UNECE	Genève - Suisse
12 mai	Groupe de travail CIV/SMPS	CIT	Berne - Suisse
15 - 16 mai	1 <sup>st</sup> International Oil Rail & Ports Conference	UIC/ ITE-EUF	Téhéran - Iran
18 - 20 mai	International Transport Forum	OECD	Leipzig - Allemagne
24 mai	Commission CUI	CIT	Berne - Suisse
31 mai - 3 juin	Meeting on Annex 2 to SMGS "Rules for the Transportation of Dangerous Goods"	OSJD	Tallinn – Estonie
7 - 10 juin	MC XLIV session of OSJD Ministerial Conference	OSJD	Baku - Azerbaïdjan
14 - 15 juin	Groupe de travail CIM	CIT	Berne - Suisse
29 - 30 juin	Réunion du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne-DG MOVE	Bruxelles - Belgique

Chères lectrices, chers lecteurs,

Pour vous abonner au Bulletin des transports internationaux ferroviaires, la publication trimestrielle de l'OTIF, prière de bien vouloir envoyer un email à l'adresse suivante : [media@otif.org](mailto:media@otif.org)

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