



# Bulletin

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

133<sup>e</sup> année  
N°1/2025

Bulletin des  
transports  
internationaux  
ferroviaires

## ACTUALITÉS

### OTIF

- 3 Visite de courtoisie
- 3 Consultation annuelle du FIT et entretien de haut niveau
- 4 Au Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU
- 4 Rencontre de haut niveau

### COTIF

- 5 Notifications dépositaires
- 5 Ratification des modifications de la COTIF
- 5 RID 2025 : quoi de neuf ?

## TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 6 Le Groupe de travail « Documents de cargaison négociables » de la CNUDCI, un exemple de coopération internationale bien concret
- 7 16<sup>e</sup> Commission technique de la communauté des transports à Riga
- 7 Départ à la retraite de M<sup>me</sup> Iris Gries

## ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

### OTIF-COTIF

- 10 Consultation sur la COTIF et ses appendices contractuels

## TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 10 Entrée en vigueur des PTU Wagons, Bruit et CTCI révisées ainsi que de l'appendice I à la PTU ATF révisé
- 12 Bruit ferroviaire : des semelles de frein composites pour les wagons en trafic international
- 14 17<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques

## MARCHANDISES DANGEREUSES

- 16 18<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

## CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

21

# ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

Ce premier numéro de l'année 2025 marque également mon premier éditorial en tant que Secrétaire général. Ayant à cœur d'incarner un secrétariat moderne, pour une organisation toujours plus dynamique, l'OTIF est résolument tournée vers l'avenir, tout en bénéficiant d'un riche acquis, façonné par nos prédécesseurs au sein du Secrétariat et des États membres. Aussi aimerais-je exprimer ma gratitude envers mon propre prédécesseur, M. Wolfgang Küpper, et l'ancienne conseillère juridique principale, M<sup>me</sup> Iris Gries, qui nous ont légué des bases solides sur lesquelles nous pourrions poursuivre notre développement.

La mission de l'OTIF reste inchangée : favoriser, améliorer et faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire. À cette fin, la coopération avec les organisations partenaires et une large inclusion des parties prenantes sont indispensables. Comme en témoigne le présent numéro, l'Organisation poursuit activement ses travaux dans trois domaines stratégiques : le droit des contrats ferroviaires, l'interopérabilité technique et la sécurité du transport de marchandises dangereuses.

Je me réjouis de cette nouvelle phase de développement prometteuse pour l'OTIF. En continuant à collaborer étroitement avec tous nos partenaires, nous renforcerons le cadre juridique pour les transports internationaux ferroviaires et consoliderons ainsi le rail comme solution durable et d'avenir, pour les personnes, les entreprises et le commerce, garantissant ainsi le développement économique et social.

Merci de votre confiance et de votre engagement.

**Aleksandr Kuzmenko**  
Secrétaire général



Hans Erni, fresque murale, environ 20 m<sup>2</sup>, 1965, entrée du Secrétariat.

## VISITE DE COURTOISIE

Le 7 janvier 2025, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Aleksandr Kuzmenko, s'est rendu à l'ambassade d'Ukraine à Berne pour une visite de courtoisie.

S. E. M<sup>me</sup> Iryna Venediktova, ambassadrice d'Ukraine, a invité M. Kuzmenko à la suite de son entrée en fonction en tant que Secrétaire général de l'OTIF le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Après s'être présentés l'un à l'autre, M<sup>me</sup> Venediktova et M. Kuzmenko ont échangé sur le transport ferroviaire, sur la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), son développement et son application

par l'Ukraine ainsi que sur les rôles respectifs de l'OTIF et de l'Ukraine.

Le Secrétaire général se félicite de

cette visite et remercie madame l'ambassadrice pour son invitation.



## CONSULTATION ANNUELLE DU FIT ET ENTRETIEN DE HAUT NIVEAU

Le mardi 28 janvier 2025, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Aleksandr Kuzmenko, a pris part à la Consultation annuelle avec les organisations internationales du Forum international des transports (FIT).

Le but de cette consultation annuelle était de préciser le programme du Sommet 2025 du FIT et de poser les grands thèmes du Sommet 2026.

L'édition 2025 du Sommet, consacrée à la résilience des transports face aux chocs mondiaux, se déroulera sous la présidence du Chili. Il s'agira d'explorer comment les gouvernements assurent la continuité des systèmes de transport, notamment en cas de bouleversements et de chocs tels que les catastrophes naturelles, les pandémies, les cyberattaques, et

les crises géopolitiques.

À la fin de cette journée d'écoute et d'échanges de points de vue, M. Kuzmenko a rencontré le Secrétaire général du FIT, M. Young Tae Kim. Leur enthousiasme partagé pour contribuer ensemble à faire

progresser le transport international ferroviaire va renforcer la coopération déjà existante entre les deux organisations.

Le Secrétaire général de l'OTIF se félicite de cette consultation et remercie le Secrétaire général du FIT pour son invitation.



## AU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE LA CEE-ONU

Le Secrétaire général, M. Aleksandr Kuzmenko, et le département juridique du Secrétariat de l'OTIF ont pris part à la 87<sup>e</sup> session du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) qui s'est déroulée du 11 au 14 février 2025.

M. Kuzmenko a été invité à prendre la parole à l'occasion du débat de haut niveau qui se structurait en deux tables rondes. M. Kuzmenko s'est exprimé pendant le premier panel de la table ronde ministérielle n° 1, organisée par la Türkiye, sur la promotion de la connectivité durable des transports intérieurs régionaux et interrégionaux.

Lors de son allocution, M. Kuzmenko a réaffirmé le rôle de l'OTIF et l'importance de l'application de la Convention

relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux. Il a aussi souligné qu'une polarisation sur les seuls corridors ne serait pas efficace. Pour dynamiser les échanges et la connectivité, c'est l'entière responsabilité des réseaux de transport qu'il faut renforcer. Le régime de la COTIF garantit déjà

une base juridique harmonisée pour les transports internationaux ferroviaires. Il conviendrait de mettre à profit les acquis, pour un système de transport mondial plus résilient, efficace et interconnecté.

Le Secrétaire général remercie vivement la Secrétaire exécutive de la CEE-ONU, M<sup>me</sup> Tatiana Molcean, pour son invitation.



## RENCONTRE DE HAUT NIVEAU

Le 12 février 2025, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Aleksandr Kuzmenko, a rencontré la Secrétaire exécutive de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), M<sup>me</sup> Tatiana Molcean.

Participant à la quatre-vingt-septième session du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU à Genève, ils ont tous deux saisi cette occasion pour se rencontrer.

Ils ont ainsi pu échanger leurs vues partagées sur l'importance du transport international ferroviaire, de son cadre juridique ainsi que sur l'importance de coopérer pour

promouvoir et faciliter les transports par trains.

La complémentarité de l'OTIF et de la CEE-ONU ainsi que leur rôle dans

le secteur ont été au cœur de cet échange.

Le Secrétaire général se félicite de cette rencontre.



# NOTIFICATIONS DÉPOSITAIRES

## Depuis décembre 2024 ([Bulletin 4/2024](#))

<a href="#">NOT-24071</a>	19.12.2024	Corrections aux modifications au RID (annexe de l'appendice C à la Convention) adoptées par la Commission d'experts du RID à sa 58 <sup>e</sup> session
<a href="#">NOT-25003</a>	9.1.2025	Suède Ratification des modifications à la COTIF et aux appendices E et G adoptées par la 13 <sup>e</sup> Assemblée générale

## RATIFICATION DES MODIFICATIONS À LA COTIF

Le 7 janvier 2025, la Suède a déposé son instrument de ratification des modifications à la COTIF et aux appendices E (CUI) et G (ATMF), signé par M<sup>me</sup> Maria Malmer Stenergard, ministre des affaires étrangères.

Adoptées par la 13<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF en septembre 2018,

ces modifications concernent notamment l'adoption d'un nouvel appendice : l'appendice H – Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST).

Le gouvernement suédois a ratifié les modifications à la COTIF, y compris l'adoption de l'appendice H (EST), et les

modifications aux appendices E (CUI) et G (ATMF) le 21 novembre 2024, après avoir mené à bien les procédures de droit interne. Aucune déclaration n'a été jointe à cet instrument.

La Suède est désormais le treizième État membre de l'OTIF à ratifier ces modifications et le Secrétariat s'en félicite.

## RID 2025 : QUOI DE NEUF ?

Les nouvelles dispositions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Le RID est révisé tous les deux ans afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques. Cette révision biennale contribue à améliorer la sécurité et renforce l'attractivité du transport ferroviaire.

Voici les principales nouveautés 2025 :

- La possibilité d'utiliser des matières plastiques recyclées pour la fabrication d'emballages de marchandises dangereuses

a été étendue et l'utilisation de plastiques recyclés issus de la collecte de déchets ménagers autorisée.

- Facilitation pratique considérable, les déchets contaminés par de l'amiante libre, qui ne pouvaient auparavant être transportés qu'en colis, peuvent désormais également être transportés en vrac, sous réserve de conditions très strictes.
- Pour le transport de déchets contenant des marchandises dangereuses, de nouvelles facilitations ont été introduites, par exemple la possibilité d'utiliser dans les emballages

combinés des emballages intérieurs de différentes tailles n'ayant pas été éprouvés avec l'emballage extérieur.

- De nombreux numéros ONU assortis des prescriptions de transport applicables ont de surcroît été introduits dans le RID, dont deux pour les piles et batteries au sodium ionique, trois pour les véhicules mus par batteries au lithium ou par batteries au sodium ionique et deux pour des systèmes d'extinction novateurs, les « dispositifs d'extinction de feu par dispersion ».

Le RID s'applique au transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer entre les 45 États parties au RID existants en Europe, en Asie et en Afrique du Nord. Dans les États membres de l'Union européenne, le RID s'applique aussi bien au transport national qu'au transport international.

Le RID est harmonisé avec les Recommandations des Nations unies relatives au transport des marchandises dangereuses, qui servent de base à toutes les réglementations modales sur les marchandises dangereuses. Il existe également une coordination étroite avec les réglementations sur les

marchandises dangereuses pour la route (ADR) et les voies de navigation intérieures (ADN). Cette approche garantit le transport direct des marchandises dangereuses par tous les modes de transport.

## LE GROUPE DE TRAVAIL « DOCUMENTS DE CARGAISON NÉGOCIABLES » DE LA CNUDCI, UN EXEMPLE DE COOPÉRATION INTERNATIONALE BIEN CONCRET

Du 8 décembre 2025 au 13 décembre 2025, s'est déroulée à Vienne, en Autriche, la 45<sup>e</sup> session du groupe de travail VI « Documents de cargaison négociables » de la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI).

Monsieur Steve Davey, conseiller juridique principal du département juridique du Secrétariat de l'OTIF, y a activement participé.

En 2019, saisie d'une proposition d'un de ces États membres, la CNUDCI a commencé à travailler sur la possible mise au point d'un document de transport négociable (document de cargaison négociable) visant à faciliter le transport de marchandises, en particulier par voie ferroviaire dans l'espace eurasiatique.

Compte tenu de la grande diversité et de la complexité des questions considérées, le Secrétariat de la

CNUDCI a commencé par effectuer des recherches sur les questions juridiques relatives à l'utilisation de lettres de voiture, notamment ferroviaires. Dans le même temps, il a coordonné ses travaux avec les autres organisations concernées, telles que l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

L'enjeu pour le Secrétariat de l'OTIF est de s'assurer, au bénéfice du secteur du rail, de la compatibilité du nouvel instrument juridique pour les documents de cargaison négociables avec les dispositions des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM).

Lors de cette 45<sup>e</sup> session, le groupe de travail VI « Documents de cargaison négociables » a examiné l'instrument international proposé et, disposition après disposition,

a discuté de la création et du fonctionnement du document de cargaison négociable.

Monsieur Davey est intervenu à plusieurs reprises, soulevant les points difficilement compatibles avec les RU CIM pour le transport ferroviaire. Les porte-parole du transport maritime ont également attiré l'attention sur l'insécurité juridique que créerait l'application du nouveau régime au transport maritime de marchandises : des documents de transport négociables formant titres, les connaissements, peuvent déjà être émis et de nouvelles dispositions ne sont donc pas nécessaires.

Le Secrétariat de la CNUDCI continue de travailler sur sa proposition et les discussions se poursuivront lors de la 46<sup>e</sup> session en mars 2025.

## 16<sup>e</sup> COMMISSION TECHNIQUE DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS À RIGA

La Commission technique sur le transport des marchandises dangereuses de la Communauté des transports s'est réunie à Riga du 10 au 12 décembre 2024. Plus qu'une simple réunion, l'événement s'est en partie déroulé sous forme d'atelier.

Monsieur Jochen Conrad, chef du département des marchandises dangereuses du Secrétariat de l'OTIF, a été invité à présenter aux délégations le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et ses derniers développements dans sa version 2025. Il a également présenté les nouveautés de 2025 concernant l'Accord

relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Lors de la partie atelier, il a répondu aux questions concrètes des participantes et participants concernant la mise en œuvre du RID en transport national.

Le Secrétariat se félicite de cette intervention.

**La Communauté des transports est une organisation internationale dans le domaine de la mobilité et des transports, composée de 36 participants : les États membres de l'Union européenne représentés par la Commission européenne, les six partenaires régionaux des**

**Balkans occidentaux (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Kosovo, Macédoine du Nord, Monténégro et Serbie) et les trois participants observateurs (Géorgie, Moldavie et Ukraine). L'objectif déclaré de la Communauté des transports est l'intégration des marchés des transports des Balkans occidentaux dans l'UE. L'Organisation a été fondée par le traité instituant la Communauté des transports signé le 9 octobre 2017, qui crée une communauté des transports dans le domaine des transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes et développe le réseau de transport entre l'Union européenne et les six parties des Balkans occidentaux.**

## DÉPART À LA RETRAITE DE M<sup>me</sup> IRIS GRIES

Cette année 2025 est une année de transition pour l'OTIF, tout particulièrement car c'est la première année sans M<sup>me</sup> Iris Gries en tant que conseillère juridique principale au sein du Secrétariat.

Après presque trois décennies de bons et loyaux services, M<sup>me</sup> Gries a pris sa retraite à l'automne 2024, marquant ainsi la fin d'une époque pour le département juridique et pour l'Organisation dans son ensemble. Dans cette première édition de l'année 2025 du Bulletin, le Secrétariat ainsi que d'anciens collègues ont souhaité exprimer leur reconnaissance à M<sup>me</sup> Gries pour ses contributions inestimables et l'influence durable de son travail.

Madame Gries a commencé à travailler pour l'OTIF en 1996, au sein du service juridique de

l'Office central des transports internationaux ferroviaires, devenu par la suite le Secrétariat de l'OTIF.

Pendant de nombreuses années, M<sup>me</sup> Gries a notamment assuré

seule le secrétariat du Comité administratif – de l'organisation de la réunion à la rédaction du procès-verbal. Elle a de plus été responsable de l'édition (rédaction, coordination, publication) du Bulletin



des transports internationaux ferroviaires et chargée de la rédaction du procès-verbal de l'Assemblée générale. Par ailleurs, elle a représenté le Secrétariat de l'OTIF auprès de nombreuses instances internationales et dans des groupes de travail de la CEE-ONU, du CIT, de l'OMD et de l'UPU, entre autres.

Bilingue français-allemand, spécialiste des règles uniformes CIM et CUV, plus largement encore experte en droit communautaire (UE), droit international et droit du transport ferroviaire,

M<sup>me</sup> Gries a élaboré tout au long de sa carrière quantité de conseils et recommandations sur des questions juridiques pluridisciplinaires, sur la COTIF et ses appendices.

Enfin, elle a plus que largement participé à la grande révision de la COTIF et à l'élaboration du Protocole de Vilnius dans les années 1990.

Il est en réalité impossible d'établir la liste exhaustive des missions, rôles et services que M<sup>me</sup> Gries a assurés pour l'Organisation.

Personne ressource, témoin impliquée dans les grands changements de la COTIF et mémoire de l'institution, M<sup>me</sup> Gries a toujours fait montre de disponibilité à l'égard de ses collègues, toujours désireuse de transmettre ses connaissances acquises au fil des années. Précise, organisée, nuancée, généreuse et digne de confiance sont quelques-unes des qualités mises en avant par ses anciens collègues et responsables :

Lorsque j'ai pris mes fonctions au sein du département des transports ferroviaires internationaux du ministère autrichien des transports en mars 1976, j'ai rapidement réalisé l'importance du service juridique de l'OCTI, prédécesseur de l'OTIF ; lorsque j'ai moi-même rejoint ce service, en février 2007, il m'est apparu que les exigences à son encontre ne cessaient de croître en raison de l'élargissement considérable de ses attributions, conséquence notamment de la formation et de la révision de la COTIF, de l'influence de la CE/UE et de l'implication dans un tout nouveau domaine du droit avec le Protocole de Luxembourg.

Si le service juridique pouvait alors tenir la gageure et répondre aux plus hautes exigences, c'est grâce à la compétence et à l'expérience de ses membres : M<sup>me</sup> Eva Hammerschmiedová (depuis avril 1991) et M<sup>me</sup> Iris Gries (depuis août 1996).

Soumis à une très forte pression en termes de performance et de travail, notre trio n'a malgré tout connu ni frictions internes, ni cette instabilité que la science attribue généralement aux groupes de trois. Des étincelles pouvaient effectivement jaillir lors de nos fréquentes réunions trilatérales, mais c'étaient les étincelles d'idées nées de la confrontation des arguments. Iris Gries ne se contentait alors jamais de solutions rapides ou qu'elle jugeait inabouties ; nos discussions duraient souvent longtemps, mais produisaient des résultats de grande qualité. Par ailleurs, notre équipe a pu bénéficier de sa formation approfondie concernant le système juridique français, de son expérience professionnelle dans des activités qui l'ont mise en contact avec la CE, l'UIC et le CIT, ainsi que, dans une certaine mesure, de sa francophonie d'une part et des relations particulières de sa région d'origine, la Lorraine, avec l'espace germanophone d'autre part.

Heureusement, le nouveau Secrétaire général de l'OTIF est pleinement conscient de l'importance du service juridique. Aussi y a-t-il bon espoir que même après le départ à la retraite bien mérité d'Iris Gries, le travail s'y poursuive avec la même qualité et intégrité.

### Gustav Kafka

Qu'il s'agisse de la rédaction du Bulletin, des sessions des différents organes, ou encore de l'élaboration de textes juridiques, je me remémore toujours avec plaisir ma collaboration avec Iris Gries à l'OTIF, entamée à l'époque passionnante de la grande révision de la COTIF dans les années 1990. C'est en particulier dans les situations difficiles que l'on apprécie d'avoir une collègue qui, comme Iris, fait preuve d'une grande organisation, sait structurer clairement les choses et réfléchit à tout dans les moindres détails. Ces aptitudes professionnelles se conjuguent chez elle avec des qualités humaines admirables s'exprimant dans son travail quotidien – amabilité, serviabilité, fiabilité, ouverture d'esprit, tolérance et bienveillance – que l'on ne peut que souhaiter retrouver dans n'importe quel environnement de travail et qui revêtent une importance particulière dans un contexte international. Par ailleurs, un de ses grands traits de caractère dans sa vie privée est sa propension à prendre soin des autres, qu'ils soient humains ou chats.

Depuis la réforme européenne des chemins de fer dans les années 1990 et jusqu'à récemment, Iris Gries a participé à la transformation de la COTIF. Collègue estimée, elle peut, à l'heure de sa retraite, se remémorer sa carrière à l'OTIF avec fierté et satisfaction.

### **Eva Hammerschmiedová**

Avant tout, j'aimerais remercier l'OTIF de se souvenir de moi et de me permettre d'écrire ces quelques mots à l'occasion du départ à la retraite de madame Iris Gries.

Voilà plus de trente ans que je connais Iris Gries, bien avant d'avoir eu la chance de travailler avec elle lors de mon passage à l'OTIF (2013-2016).

Depuis que j'ai rencontré M<sup>me</sup> Gries, grande connaisseuse du droit ferroviaire, j'ai toujours pu lui confier mes questionnements en matière juridique, concernant mon chemin de fer et l'entreprise pour laquelle je travaillais. Ce fut ensuite un luxe de pouvoir m'appuyer sur elle lors de mon périple à l'OTIF. Je l'y ai trouvée excellente collaboratrice et ai pu constater sur place sa grande capacité professionnelle et surtout sa maîtrise des besoins du département juridique.

J'ai beaucoup appris avec M<sup>me</sup> Gries et ce fut ainsi un grand plaisir et un privilège de travailler avec elle au sein de l'équipe juridique de l'OTIF.

Je suis très reconnaissant à M<sup>me</sup> Gries de toute l'aide qu'elle m'a apportée pendant les trois années où j'ai eu le bonheur de travailler avec elle, et surtout dans mes derniers moments de lutte contre des décisions arbitraires. Je profite de ces quelques mots pour lui demander des excuses pour les mauvais moments que cette lutte lui a fait passer, car je sais que ce ne fut pas du tout agréable, ni pour elle ni pour l'équipe juridique.

Chère Madame Gries, chère Iris,

Changeons de sujet et revenons-en aux bons moments, présents et futurs. Une nouvelle vie va commencer pour toi, Iris. Nous sommes tous très contents et heureux pour toi, et je suis certain que tu le seras aussi. La retraite a mille choses positives à offrir, car il te reste encore tant à découvrir et à faire.

Je n'aimerais pas finir cette lettre sans te dire qu'au fil de ma vie professionnelle, j'ai rencontré beaucoup de monde, dont je ne me souviens plus, mais que grâce à ton aide et à tout ce que tu m'as appris, je garde et garderai un grand souvenir de toi et je t'assure de ma très sincère amitié.

Chère Iris, je te souhaite une jolie et joyeuse retraite. Profites-en bien !

### **Carlos del Olmo Morand**

Ma première rencontre avec M<sup>me</sup> Iris Gries remonte à 2008. Jeune juriste, j'assistais alors à une réunion du CIT sur le transport de voyageurs à Berne et lui ai été présenté lors d'un dîner. Nos chemins se sont par la suite recroisés lors de réunions de l'OTIF et de la CEE-ONU.

Depuis 2016, j'ai eu le plaisir de travailler directement avec M<sup>me</sup> Gries, juriste principale du département juridique, dont l'expertise et les compétences sont à souligner. Pour interpréter le droit, il faut en comprendre le contexte et les travaux préparatoires. Or, M<sup>me</sup> Gries a toujours été une encyclopédie vivante en la matière pour ce qui est de la COTIF. Il existe différents types de juristes de haut vol, M<sup>me</sup> Gries est de cette rare catégorie de spécialistes qui font preuve d'une attention extrême aux détails et s'assurent que chaque conclusion est peaufinée à la perfection.

Tant M<sup>me</sup> Gries elle-même que son travail ont été appréciés et reconnus non seulement au sein du Secrétariat de l'OTIF, mais aussi par les États membres et les autres organisations et associations internationales.

J'aimerais remercier M<sup>me</sup> Gries pour son intégrité, son professionnalisme et son esprit d'équipe. Je lui souhaite une retraite épanouie, avec la certitude que son travail a été reconnu et laissera une trace non seulement dans les mémoires, mais également dans de nombreux textes juridiques, notamment la COTIF.

### **Aleksandr Kuzmenko**

# CONSULTATION SUR LA COTIF ET SES APPENDICES CONTRACTUELS

Le 17 janvier 2025 s'est conclue une consultation organisée par le Secrétariat sur les révisions potentielles de la COTIF elle-même et de ses appendices sur le droit des contrats ferroviaires (RU CIV, RU CIM, RU CUV et RU CUI).

Près de 40 réponses ont été reçues, venant d'un large éventail de parties prenantes (États membres de l'OTIF, organisation régionale d'intégration économique, associations, acteurs du secteur et

universitaires). Reflétant les vues du secteur, ces réponses présentent une grande variété d'opinions sur d'éventuelles révisions à la COTIF et à ses appendices contractuels, sur lesquelles le Secrétariat va pouvoir se pencher plus avant.

Chaque réponse sera soigneusement analysée en vue de soumettre des propositions à la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale quant

aux questions prioritaires à inclure dans son programme de travail 2025-2027. C'est ainsi probablement toute une gamme de sujets que la Commission ad hoc devra examiner dans tous les appendices contractuels.

Le Secrétariat remercie tous celles et ceux qui ont pris le temps de répondre à la consultation.

# ENTRÉE EN VIGUEUR DES PTU WAGONS, BRUIT ET CTCI RÉVISÉES AINSI QUE DE L'APPENDICE I À LA PTU ATF RÉVISÉ

À la suite de leur adoption par la Commission d'experts techniques (CTE) à sa 16<sup>e</sup> session des 11 et 12 juin 2024 à Berne, les modifications à quatre prescriptions techniques uniformes (PTU) sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

## **PTU sur les wagons de marchandises (PTU Wagons)**

La PTU Wagons révisée comprend des précisions et clarifications quant à son champ d'application. Il y est de plus indiqué qu'outre la PTU Wagons, les wagons font également l'objet de la PTU Bruit, de la PTU Marquage et de la PTU CTCI. De plus, dans ses définitions et spécifications, la PTU Wagons distingue « véhicules adaptés à la libre circulation » et « véhicules interchangeables ».

**Un véhicule « adapté à la libre circulation » est un véhicule dont l'admission initiale est valide pour un domaine d'utilisation couvrant**

**de multiples États parties, sans qu'une admission séparée de chacun de ces États parties soit nécessaire. Les wagons remplissant ces critères peuvent recevoir la marque « TEN ».**

**Le terme « véhicule interchangeable » désigne un véhicule qui satisfait aux exigences pour la libre circulation et qui est de plus équipé d'interfaces intervéhicules normalisées permettant son intégration dans une composition de train avec d'autres véhicules interchangeables. Les wagons remplissant ces critères peuvent être marqués « GE » ou « CW », en plus de la marque « TEN ».**

La PTU Wagons inclut de nouvelles exigences pour la détection et la prévention des déraillements et pour le transport combiné. Les règles de codification des unités prévues pour être utilisées en transport combiné sont ainsi énoncées à l'appendice H.

Les règles de mise en œuvre de la PTU Wagons ont été simplifiées afin de renforcer la sécurité juridique pour la production des wagons. Elles établissent à quels projets la dernière version de la PTU doit être appliquée et à quels projets une précédente version peut continuer de s'appliquer. Selon les anciennes règles, tout type de véhicule conforme à la PTU pouvait être produit pendant

dix ans, que la PTU soit ou non révisée dans l'intervalle. À l'issue de ce délai, il devait être procédé à une évaluation de la conformité du type de véhicule à la version la plus récente de la PTU. Les nouvelles règles n'imposent pas de tel délai. À la place, certains éléments particuliers du véhicule (type) doivent être conformes à la PTU la plus récente avant une certaine date (voir appendice A à la PTU Wagons).

Des cas spécifiques ont été ajoutés pour le Royaume-Uni et la Norvège.

La PTU Wagons révisée remplace et abroge la PTU Wagons du 1<sup>er</sup> janvier 2022.

### **PTU sur le bruit du matériel roulant (PTU Bruit)**

La PTU Bruit révisée inclut de nouvelles exigences et méthodes d'évaluation concernant les éléments de frottement pour freins agissant sur la table de roulement (semelles de frein). L'appendice F détaille l'évaluation des performances acoustiques des semelles de frein, les propriétés acoustiques de ces dernières ayant une incidence majeure sur le bruit au passage des wagons. Pour plus d'informations à ce sujet, voir l'article p. 12 à 14.

Les règles de mise en œuvre de la PTU Bruit ont été révisées et alignées sur celles de la PTU Wagons. Des cas spécifiques ont été ajoutés pour les limites de bruit au démarrage et de bruit au passage des locomotives circulant en Norvège, ainsi que pour les limites de bruit au passage des wagons circulant dans le tunnel sous la Manche.

La PTU Bruit révisée remplace et abroge la PTU Bruit du 1<sup>er</sup> avril 2021.

### **PTU sur la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI)**

La PTU CTCI révisée inclut de nouvelles exigences pour la vérification de la compatibilité des trains de transport combiné avec le gabarit de chargement et la codification de ligne de l'itinéraire. De nouvelles définitions ont été introduites pour les termes « train de transport combiné », « composition du train » et « profil de transport combiné ».

Les obligations des gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires ont été clarifiées en ce qui concerne l'échange d'informations sur les caractéristiques des lignes et sur les mesures d'exploitation pouvant avoir une incidence sur la compatibilité avec l'itinéraire et le freinage du train.

L'annexe à la PTU CTCI, qui liste les paramètres devant être vérifiés tant pour les véhicules que pour les trains, a été mise à jour pour inclure : des contrôles spécifiques pour le transport combiné, des contrôles dépendant du type de système de détection des trains, des contrôles des tensions et fréquences et des contrôles de compatibilité avec les itinéraires équipés du système européen de contrôle des trains (*European Train Control System – ETCS*).

La PTU CTCI révisée remplace et abroge la PTU CTCI du 1<sup>er</sup> janvier 2022.

### **Révision de la liste des documents techniques figurant à l'appendice I à la PTU ATF concernant les applications télématiques au service du fret**

L'appendice I à la PTU ATF liste les références des documents techniques établis par l'Agence

de l'Union européenne pour les chemins de fer qui comportent les codes logiciels et modèles de message de données nécessaires à l'échange électronique d'informations et à la mise en œuvre harmonisée des dispositions de la PTU ATF. Comme suite aux retours d'expérience du secteur, ces documents techniques sont régulièrement actualisés pour corriger des erreurs, ajouter de nouveaux éléments ou modifier les modèles de message de données. Par conséquent, l'appendice I à la PTU ATF est lui aussi régulièrement mis à jour pour refléter ces changements.

Les derniers changements en date incluent : la prise en compte des dispositions du RID dans la description des marchandises dangereuses dans le schéma TAF XLM ; l'ajout d'informations dans le message de notification de la composition du train concernant les conteneurs, les freins par récupération, le poids des marchandises dangereuses ; des modifications dans le message de demande de voiture concernant le wagon, les coordonnées des clients, ainsi que l'ajout de nouveaux acteurs (transporteur, chargeur, remplisseur et déchargeur).

Tous les autres textes de la PTU ATF entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2023 restent valides.

Toutes les PTU sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF sous : [https://otif.org/fr/?page\\_id=178](https://otif.org/fr/?page_id=178).

## Liste des PTU

Dénomination courte de la PTU	Objet	Date
PTU GEN-A	Exigences essentielles	1.12.2017
PTU GEN-B	Sous-systèmes	1.6.2019
PTU GEN-C	Dossier technique	1.12.2017
PTU GEN-D	Procédures d'évaluation (modules)	1.10.2012
PTU GEN-E	Qualifications et indépendance des organismes d'évaluation	1.1.2024
PTU GEN-G	Méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques	1.1.2024
PTU Wagons	Wagons de marchandises	1.1.2025
PTU Bruit	Bruit du matériel roulant	1.1.2025
PTU LOC&PAS	Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs	1.1.2022
PTU Marquage	Marquage externe des véhicules	1.4.2021
PTU PMR	Accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite	1.1.2022
PTU ATF	Applications télématiques au service du fret	1.1.2023
	Appendice I à la PTU ATF	1.1.2025
PTU Infrastructure	Infrastructure	1.1.2022
PTU CTCI	Composition des trains et vérification de la compatibilité avec l'itinéraire	1.1.2025

### Département de l'interopérabilité technique

## BRUIT FERROVIAIRE : DES SEMELLES DE FREIN COMPOSITES POUR LES WAGONS EN TRAFIC INTERNATIONAL

Depuis le 8 décembre 2024, les wagons circulant sur de nombreux grands itinéraires internationaux doivent être équipés d'éléments de frottement pour freins agissant sur la table de roulement (semelles de frein) en matériaux composites, et non plus en fonte. Pourquoi cette exigence ? Quelles en sont les bases juridiques ?

Dans de nombreux États parties, le bruit ferroviaire, en particulier le bruit causé par les trains de marchandises circulant de nuit, est considéré comme une question de santé publique. C'est pourquoi des limites uniformes pour le bruit des wagons ont été définies pour le fret international dans tous les États parties, initialement par l'UE, puis par l'OTIF dans la PTU Bruit (entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2012 et dont la dernière version date du 1<sup>er</sup> janvier 2025), qui régit le bruit pouvant être émis par le matériel roulant neuf, y compris le bruit au passage des wagons de

marchandises.

Cette réglementation devait permettre le remplacement au fil du temps de tous les anciens wagons parvenus au terme de leur durée de vie économique par des wagons neufs satisfaisant aux règles relatives au bruit, de manière que le parc devienne peu à peu « silencieux ». Or l'un des problèmes qui se posent est qu'un train majoritairement composé de wagons silencieux reste bruyant dès lors qu'il comporte même un seul wagon bruyant. Plusieurs États parties ont estimé qu'il faudrait trop

de temps pour atteindre les limites de bruit requises si les wagons ne sont remplacés que selon leur durée de vie économique. Par conséquent, des mesures relatives au bruit émis par les wagons antérieurs à la PTU s'imposaient.

### Contexte

La plupart des wagons antérieurs à la PTU sont traditionnellement équipés de semelles de frein en fonte, lesquelles sont pressées par le système de freinage contre la table de roulement pour produire

l'effort de freinage. Or, lors de ce processus, les semelles de frein en fonte créent des micro-rugosités sur les tables de roulement en acier, qui produisent à leur tour un bruit au passage excessif en circulation. Au début des années 2000, la recherche a montré qu'à l'inverse, les semelles de frein composites lissent la surface des roues. Le bruit au passage émis est donc bien moindre.

Les États parties sont convenus à la majorité que les semelles de frein en fonte devaient être remplacées avant une certaine date par des semelles de frein composites sur le parc existant, mais que cela ne devait pas constituer une obligation stricte : seuls sont concernés les wagons produisant effectivement des nuisances sonores excessives car utilisés de nuit sur des parties spécifiques du réseau.

Plusieurs types de semelles de frein composites ont été mis au point pour pouvoir remplacer les semelles en fonte sans autre modification du système de freinage. Le rééquipement de l'ensemble du parc est apparu comme la solution la plus économique pour régler la question du bruit ferroviaire.

### Les itinéraires moins bruyants

Introduit dans la PTU Bruit du 1<sup>er</sup> avril 2021, le concept des « itinéraires moins bruyants » permet aux États parties de désigner certaines lignes (voire l'intégralité de leur réseau), comme des itinéraires sur lesquels seuls sont autorisés à circuler les wagons avec des valeurs de bruit au passage basses, c'est-à-dire les wagons équipés de semelles de frein composites ou de freins à disque. La PTU ne définit pas de critères spécifiques pour la désignation de ces itinéraires moins bruyants. Il peut par exemple s'agir d'itinéraires traversant des zones densément habitées et empruntés

par des trains de marchandises de nuit. Depuis le 8 décembre 2024, les wagons encore équipés de semelles de frein en fonte ne peuvent plus être utilisés sur les itinéraires moins bruyants, mais peuvent toujours circuler sur les autres lignes.

L'Union européenne est convenue de critères harmonisés devant être appliqués par les États membres de l'UE lorsqu'ils désignent les itinéraires moins bruyants (pour plus d'informations sur les itinéraires moins bruyants de l'UE, voir le site Internet de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer : [https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability/noise-tsi\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability/noise-tsi_en)). Les États membres de l'OTIF non membres de l'UE peuvent pour leur part appliquer leurs propres critères et sont libres de ne désigner aucune ligne ou au contraire l'intégralité de leur réseau comme itinéraires moins bruyants. Ainsi, la Suisse a désigné toutes les lignes de son réseau comme itinéraires moins bruyants (voir point 7.4.1 de la PTU Bruit) ; d'autres États membres de l'OTIF n'ont jusqu'à présent désigné aucun itinéraire moins bruyant.

La densité des itinéraires moins bruyants dans l'Union européenne et en Suisse est telle que depuis le 8 décembre 2024, les wagons équipés de semelles de frein en fonte ne peuvent plus y circuler sur la plupart des itinéraires internationaux.

### L'approbation des semelles de frein en matériaux composites

Les semelles de frein en matériaux composites doivent satisfaire aux exigences de la PTU Wagons quant à leur fonctionnement général et de la PTU Bruit quant à leurs performances acoustiques.

L'appendice O de la PTU Wagons définit la méthode d'évaluation des

semelles de frein, qui est centrée sur les coefficients de frottement statique et dynamique, ainsi que les caractéristiques mécaniques et thermomécaniques. L'appendice F de la PTU Bruit définit la méthode d'évaluation démontrant les performances acoustiques des semelles de frein composites.

Tous les nouveaux types de semelles de frein conformes à ces exigences peuvent être certifiés par des entités qualifiées, à savoir les organismes d'évaluation dûment notifiés au Secrétaire général de l'OTIF ou les organismes notifiés de l'UE.

L'appendice G à la PTU Wagons renvoie à une liste des semelles de frein composites pleinement approuvées pour le transport international, qui étaient déjà disponibles sur le marché avant l'inclusion dans les PTU et STI d'une méthode commune d'évaluation des nouvelles semelles de frein. Or les agréments de tous les types de semelles listés sont parvenus ou vont bientôt parvenir à expiration (au plus tard le 5 mai 2025), l'expiration signifiant que les semelles de frein nouvellement produites du même type doivent être certifiées selon les PTU et STI. Mesure transitoire, la liste sera retirée lorsqu'aucune des semelles de frein listées ne sera plus valide. Les semelles de frein produites pendant la période de validité de l'agrément pourront alors continuer à être utilisées, mais toutes les nouvelles semelles de frein devront être certifiées conformément aux PTU et STI.

L'appendice G à la PTU Bruit liste les semelles de frein composites exemptées de la certification (acoustique) jusqu'au 28 septembre 2033.

### Équiper les wagons avec des semelles de frein composites

Les wagons en trafic international

ne peuvent être équipés que de semelles de frein conformes avec les dispositions applicables. Si les semelles de frein en fonte sur un wagon antérieur aux PTU sont remplacées par des semelles composites satisfaisant aux PTU et qu'aucune autre source de bruit n'est ajoutée, il est considéré, sans essais supplémentaires, que le wagon satisfait aux exigences de bruit au passage et il peut donc être utilisé sur les itinéraires moins bruyants.

Le passage aux semelles de frein composites est une étape

décisive pour régler la question du bruit ferroviaire. Les mesures prévues concilient améliorations nécessaires en matière de santé publique et faisabilité économique, en ce qu'elles ciblent les wagons circulant sur les itinéraires moins bruyants, qui accueillent souvent du trafic de fret de nuit, dans des zones habitées. Le cadre juridique établi par la PTU Bruit et harmonisé avec les règles de l'UE permet aux États parties de limiter sensiblement les nuisances sonores ferroviaires. L'élimination progressive des semelles de frein en fonte et leur remplacement par des semelles en

matériaux composites approuvées engagent la transition du secteur ferroviaire vers des transports moins bruyants et plus durables. La période transitoire pour le rééquipement des wagons est échue : depuis le 8 décembre 2024, seuls des wagons équipés de semelles de frein composites peuvent être utilisés sur les itinéraires moins bruyants.

### Bas Leermakers

## 17<sup>e</sup> SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

La Commission d'experts techniques se réunira pour sa 17<sup>e</sup> session les 17 et 18 juin 2025 à Berne, au format hybride. La Commission d'experts techniques est l'organe de l'OTIF traitant des questions relatives aux RU APTU (appendice F à la COTIF) et RU ATMF (appendice G à la COTIF), et plus particulièrement des règles et procédures pour l'admission des véhicules au trafic international. Une fois que les RU EST (appendice H à la COTIF) seront entrées en vigueur, la Commission d'experts techniques sera également compétente pour adopter les annexes à ces nouvelles RU.

**La convocation et l'ordre du jour pour la session ont été publiés sur le site Internet de l'OTIF le 27 janvier 2025. Tous les documents concernant les propositions de dispositions contraignantes (point 4 de l'ordre du jour) ont été publiés sur le site Internet de l'OTIF le 24 février 2025 ; les autres documents de travail seront publiés le 22 avril 2025.**

**Convocation et documents sont disponibles sous :**  
[Accueil](#) > [Activités](#) > [Interopérabilité technique](#) > [Commission d'experts techniques](#) > [Documents de travail](#).

La Commission d'experts techniques (CTE) traitera d'un large éventail de questions dans

le champ d'application des RU APTU et ATMF, et notamment des propositions suivantes pour l'adoption de règles contraignantes relevant des RU APTU :

- une proposition de révision de la PTU concernant les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs (**PTU LOC&PAS**). Les modifications proposées incluent des clarifications du champ d'application et de l'application de la PTU, de nouvelles règles concernant l'interface entre le sous-système « matériel roulant » et la partie embarquée du sous-système « contrôle-commande et signalisation », ainsi que des changements concernant

les eaux rejetées par ou via les installations sanitaires à bord et le courant maximal à l'arrêt par pantographe. La révision introduit de nouvelles exigences pour les fonctions de détection et de prévention des déraillements, pour le dispositif enregistreur du train et pour la documentation du matériel roulant, ainsi que des règles applicables aux véhicules de voyageurs interchangeables. Elle actualise de plus les cas spécifiques et les règles de mise en œuvre pour les États parties non membres de l'UE, avec en particulier la suppression des délais de validité (phases A et B) pour les véhicules et types de véhicules conformes aux précédentes

versions de la PTU. Enfin, les références au droit de l'UE et aux normes sont mises à jour et quelques modifications d'ordre rédactionnel sont apportées pour aligner la PTU avec les pratiques rédactionnelles les plus récentes ;

- une proposition de révision de la PTU applicable à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (**PTU PMR**). Les modifications proposées incluent des clarifications du champ d'application et de l'application de la PTU, ainsi que des modifications des dispositions relatives aux signaux sonores d'ouverture et de fermeture des portes et aux informations dynamiques sur l'itinéraire affichées dans et sur les trains. Les références au droit de l'UE et les règles de mise en œuvre sont mises à jour, comme dans la PTU Wagons. Enfin, des modifications d'ordre rédactionnel sont apportées pour aligner la PTU avec les pratiques rédactionnelles les plus récentes ;
- une proposition de révision de la **PTU Marquage**, comprenant la mise à jour des références aux dispositions de l'UE et la clarification de la signification des chiffres n<sup>os</sup> 5 à 8 composant le numéro unique de véhicule, ainsi que leur connexion avec les tableaux sur le site de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ;
- une proposition de révision de la **PTU Infrastructure**. Les modifications proposées incluent des clarifications du champ d'application et de l'application facultative de la PTU, des modifications des dispositions concernant l'application volontaire de la PTU à l'infrastructure

existante, ainsi que de nouvelles dispositions concernant le transport combiné et les variations de pression maximales en tunnel avec des vitesses de circulation supérieures ou égales à 200 km/h.

En plus de la mise à jour des catégories de ligne, des cas spécifiques et règles de mise en œuvre particulières pour les États parties non membres de l'UE, ainsi que des références au droit de l'UE et aux normes, quelques modifications d'ordre rédactionnel sont apportées pour aligner la PTU avec les pratiques rédactionnelles les plus récentes ;

- une proposition de mise à jour de la liste des documents techniques figurant à **l'appendice I à la PTU ATF** concernant les applications télématiques au service du fret. Régulièrement mis à jour afin de tenir compte du progrès technique, les documents techniques comportent des spécifications informatiques détaillées, par exemple des descriptions des interfaces et processus et des définitions pour les données maîtresses et les listes de codes dans les bases de données.

La CTE abordera également un certain nombre d'autres sujets. Elle examinera ainsi un document explicatif sur le marquage extérieur des véhicules, les guides d'application de la PTU Wagons et de la PTU Bruit, ainsi que la mise à jour du guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF.

La CTE discutera de plus d'un projet d'**annexe D aux futures RU EST**, laquelle est destinée à être appliquée par les autorités de surveillance dans leurs activités de surveillance des entreprises ferroviaires, en application de l'article 6 des RU EST. L'annexe D

ne pourra être formellement adoptée qu'après l'entrée en vigueur des RU EST. La CTE en sa 17<sup>e</sup> session examinera le projet de sorte qu'il puisse être adopté sans délai lorsque les RU EST seront entrées en vigueur.

À sa 16<sup>e</sup> session, l'Assemblée générale a adopté la stratégie de l'OTIF à long terme, dont le premier objectif stratégique est d'assurer l'application effective et uniforme de la COTIF. Dans ce contexte, la CTE discutera de mesures pour l'application pleine et correcte des RU APTU et RU ATMF par les États parties. L'accent sera mis sur la mise en œuvre et l'application pratique des RU ATMF, ainsi que sur une future révision éventuelle des RU ATMF.

Enfin, la CTE examinera un rapport d'avancement sur la migration des exigences relatives aux wagons depuis le RID vers la PTU Wagons, envisagera la possible intégration d'autres systèmes ferroviaires dans les PTU, au vu de l'adhésion éventuelle des États membres du CCG à la COTIF, et discutera de son programme de travail 2025-2026.

Tous les États membres, membres associés et organisations régionales ayant adhéré à la COTIF sont invités, de même que les parties prenantes conformément à la décision de la CTE à sa 15<sup>e</sup> session (voir [Accueil](#) > [Activités](#) > [Interopérabilité technique](#) > [Commission d'experts techniques](#) > [Décisions](#)).

## ORDRE DU JOUR PROVISOIRE

Ouverture de la session  
Élection à la présidence

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Présence et quorum
3. Points pour information :
  - 3.1 Informations générales du Secrétariat de l'OTIF
  - 3.2 Rapport du Groupe de travail

- permanent de la Commission d'experts techniques (WG TECH)
4. Points relatifs à l'adoption de dispositions contraignantes :
    - 4.1 Révision de la PTU LOC&PAS
    - 4.2 Révision de la PTU PMR
    - 4.3 Révision de la PTU Marquage
    - 4.4 Révision de la PTU Infrastructure
    - 4.5 Modification de l'appendice I à la PTU ATF
  5. Points relatifs à l'approbation de guides et recommandations non contraignants :
    - 5.1 Approbation d'un document explicatif sur le marquage extérieur des véhicules
    - 5.2 Révision du guide d'application de la PTU Wagons
    - 5.3 Révision du guide d'application de la PTU Bruit

- 5.4 Mise à jour du guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF
6. Autres points pour examen :
  - 6.1 Rapport d'avancement sur le développement des RU EST (appendice H à la COTIF) : projet d'annexe D aux RU EST concernant une méthode de sécurité commune pour la surveillance
  - 6.2 Rapport d'avancement sur la migration des exigences relatives aux wagons depuis le RID vers la PTU Wagons
  - 6.3 Stratégie de l'OTIF à long terme
  - 6.4 Veille et évaluation de la mise en œuvre : vers l'application pleine et correcte des RU ATMF par les États parties
  - 6.5 Possible future révision des

- Règles uniformes ATMF
- 6.6 Discussion sur la possible intégration d'autres systèmes ferroviaires dans les PTU : préparation de l'adhésion possible des États membres du CCG à la COTIF
  7. Programme de travail de la Commission
  8. Divers
  9. Prochaine session

La session de la Commission sera suivie, le 19 juin 2025, de la 55<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), qui se réunira à Berne également.

Dragan Nešić

# 18<sup>e</sup> SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID

Madrid, 20 et 21 novembre 2024

La 18<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a eu lieu les 20 et 21 novembre 2024 à Madrid, sur invitation de l'Espagne. Dix-huit États parties au RID, l'Union européenne (représentée par la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) ainsi que trois associations internationales ont pris part aux travaux.

À sa 17<sup>e</sup> session (Berne, 22 mai 2024), le Groupe de travail permanent s'était consacré à clore les travaux sur les modifications 2025 au RID. Cette fois-ci, il s'est penché sur diverses questions d'interprétations,

sur des points encore ouverts en lien avec des dispositions spéciales pour l'équipement des wagons déjà provisoirement adoptées pour une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2027, ainsi que sur des thématiques en cours de discussion au sein d'autres instances internationales, qui pourraient avoir des répercussions sur le RID. Par ailleurs, le Groupe de travail permanent a approuvé quelques corrections nécessaires aux modifications 2025 au RID et a discuté des conclusions de la 20<sup>e</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » du 19 novembre 2024 à Madrid.

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

### Interprétation du RID

**Problèmes d'application relatifs à la marque « SV » prescrite au 6.8.3.2.9.6**

Le Groupe de travail permanent a confirmé l'interprétation proposée par la Réunion commune RID/ADR/ADN, selon laquelle l'apposition de la marque « SV » n'est exigée que pour les citernes destinées au transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous

équipées de soupapes de sécurité. Il est interdit de la faire apparaître sur les citernes destinées au transport de gaz liquéfiés réfrigérés, sur les wagons-batteries ainsi que sur les conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) équipés de récipients à pression.

Cette interprétation sera disponible sur le site Internet de l'OTIF (Textes juridiques > COTIF > Marchandises dangereuses – RID > Liste d'interprétations du RID) jusqu'à la restructuration prévue du 6.8.3.2 du RID.

### **Contrôle des citernes dont la date d'épreuve intermédiaire fixée est dépassée**

Le Groupe de travail permanent a confirmé l'interprétation proposée par la Réunion commune RID/ADR/ADN, selon laquelle, en cas de dépassement de la date spécifiée pour le contrôle intermédiaire et du délai de tolérance de trois mois, seul est requis un contrôle intermédiaire effectué conformément au 6.8.2.4.3. Cette interprétation a elle-aussi été publiée sur le site Internet de l'OTIF ; elle pourra en être retirée dès l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2027 d'un ajout dans le 6.8.2.4.3 décidé par la Réunion commune en mars 2024.

### **Propositions de modifications au RID**

#### **Marque pour l'équipement des wagons**

À sa 16<sup>e</sup> session, le Groupe de travail permanent a décidé de transférer dans les prescriptions techniques uniformes (PTU) applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international de l'OTIF et dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) du système ferroviaire de l'Union européenne les exigences du RID en matière de

technique des véhicules applicables aux wagons destinés au transport de marchandises dangereuses, afin de faciliter l'évaluation des exigences du RID par les organismes d'évaluation visés par les PTU et les organismes notifiés visés par les STI et de minimiser le dédoublement des contrôles et les contradictions dans le processus d'évaluation. L'édition 2027 du RID ne comportera plus que des objectifs de sécurité généraux dans une nouvelle section 7.1.2 et renverra aux PTU pour ce qui est des exigences techniques.

Objectifs de sécurité généraux et renvois aux PTU seront à l'avenir intégrés dans des dispositions spéciales pour l'équipement des wagons. Dans la colonne (14) du tableau A au chapitre 3.2 du RID figureront des codes alphanumériques commençant par les lettres « WE » qui associeront ces dispositions aux diverses matières et objets du RID pour lesquels est prescrit un équipement technique particulier des wagons.

Deux codes WE concernent l'équipement à titre volontaire des wagons avec des systèmes permettant d'empêcher les déraillements ou d'en limiter les conséquences. Dans la mesure où ces systèmes peuvent aussi être utilisés sur des wagons non destinés au transport de marchandises dangereuses, le souhait a été exprimé d'utiliser les codes WE pour ces wagons également.

Le représentant de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a confirmé que le marquage des wagons non destinés au transport de marchandises dangereuses avec les marques WE a entre-temps été pris en compte dans une version révisée de la recommandation adressée à la Commission européenne concernant le transfert des exigences du RID dans la STI Wagons.

Le Groupe de travail permanent est convenu d'une reformulation du 7.1.2 clarifiant que le marquage avec les codes WE est requis uniquement lorsque le wagon est effectivement doté des équipements visés dans les dispositions spéciales WE.

#### **Bande orange**

Selon le 5.3.5 du RID, les wagons-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés, liquéfiés réfrigérés ou dissous doivent être marqués d'une bande orange non rétro réfléchissante d'environ 30 cm de large, entourant la citerne à mi-hauteur. La nécessité de ce marquage spécifique en trafic ferroviaire a récemment été confirmée par le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune.

Le Groupe de travail permanent a approuvé une proposition de l'Union internationale des wagons privés (UIP) visant à ne plus renvoyer, concernant la teinte de la bande orange, aux exigences de forme des panneaux orange, mais à prescrire la teinte « RAL 2003 orangé pastel », comme dans la norme EN 15877-1 (Applications ferroviaires – Inscriptions pour véhicules ferroviaires – Partie 1 : Wagons). Il a de plus approuvé un ajout précisant que les variations de couleur dues à l'exposition aux intempéries sont admises.

Le Groupe de travail permanent est en outre convenu que cette bande orange devait aussi être prescrite pour les très grands conteneurs-citernes. Le Secrétariat s'est engagé à informer la Réunion commune RID/ADR/ADN de cette décision pour qu'une exigence correspondante soit également introduite dans l'ADR. Dans ce contexte, il a été rappelé que les très grands conteneurs-citernes destinés au transport des gaz liquéfiés, liquéfiés réfrigérés ou dissous actuellement en service étaient déjà marqués à titre volontaire d'une bande orange.

### Emploi du terme « véhicule » dans le RID

Le terme « véhicule » est utilisé à diverses reprises dans le RID, dans des sens parfois différents. Dans les sous-sections 1.1.2.3 et 1.1.3.8, qui régissent le transport de marchandises dangereuses dans ou sur des véhicules acheminés dans des trains de voyageurs, seuls sont couverts par ce terme les véhicules automobiles et remorques transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs, conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (RU CIV – appendice A à la COTIF). En revanche, le terme « véhicule » fait également partie de certaines désignations officielles de transport (en particulier les numéros ONU 3166, 3556, 3557 et 3558) et est employé dans les textes juridiques de l'Union européenne auxquels fait référence le RID au sens de « véhicule ferroviaire » tel que défini dans le RID. Par ailleurs, en plus du terme « véhicule » sont également employés les termes « automobile », « véhicule-citerne routier » et « véhicule routier », dont seul le dernier est défini dans le RID.

Le Groupe de travail permanent a approuvé la proposition du Secrétariat d'introduire dans un premier temps des notes de bas de page aux 1.1.2.3 et 1.1.3.8, citant la définition de « véhicule » donnée dans les RU CIV. Dans un second temps, le Secrétariat établira une liste des occurrences du terme « véhicule » dans le RID afin de pouvoir examiner, le cas échéant dans le cadre d'un groupe de travail dédié, les clarifications à apporter dans chaque cas.

### Mesures de sécurité pour le transport d'ammoniac

Rappelant l'accident ferroviaire survenu le 25 décembre 2022 en Serbie, où un déraillement a causé

la libération de grandes quantités d'ammoniac, les Pays-Bas ont attiré l'attention sur des mesures de sécurité importantes, telles que les tampons anti-crash (disposition spéciale TE 22), les dispositifs anti-chevauchement des tampons (disposition spéciale TE 25), les couvercles de dôme dépassant les écrous ou les couvercles de dôme encastrés, qui pourraient contribuer à renforcer la sécurité. Un raccourcissement des périodes de transition pour la mise en œuvre des dispositions spéciales TE 22 et TE 25 a également été proposé.

Comme signalé lors des discussions, les wagons-citernes destinés au transport du numéro ONU 1005 Ammoniac anhydre doivent déjà être équipés d'éléments d'absorption d'énergie d'une valeur d'absorption minimale plus élevée. Par ailleurs, des dispositifs anti-chevauchement des tampons ne sont pas nécessaires pour les wagons-citernes destinés au transport d'ammoniac, étant donné que l'épaisseur de paroi des fonds de citerne est supérieure à 12 mm. En raison de l'introduction prévue des attelages automatiques numériques, qui empêchent tout chevauchement de par leur conception, il n'est pas envisageable de rééquiper les wagons de dispositifs anti-chevauchement des tampons.

Les Pays-Bas soumettront un document officiel sur le sujet lors d'une prochaine session du Groupe de travail permanent.

### Rectificatif aux modifications 2025 au RID

Le Groupe de travail permanent a approuvé un rectificatif aux modifications 2025 au RID préparé par le Secrétariat pour les erreurs constatées lors de l'établissement de la version finale de l'édition 2025. Ce rectificatif a depuis été communiqué aux États membres par notification dépositaire et

publié sur le site Internet de l'OTIF ([https://otif.org/fileadmin/docs/LegalTexts/DepositaryNotifications/NOT-RID-24071-f\\_corrections\\_to\\_amendments\\_2025\\_RID.pdf](https://otif.org/fileadmin/docs/LegalTexts/DepositaryNotifications/NOT-RID-24071-f_corrections_to_amendments_2025_RID.pdf)).

### Modification des codes NHM

Dans la liste alphabétique des marchandises dangereuses au tableau B du RID figurent les codes de la nomenclature harmonisée des marchandises de l'Union internationale des chemins de fer (codes NHM). Ces codes NHM reposent sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH) de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) pour le commerce international. Essentiels à la réalisation du fret international, les codes NHM doivent être indiqués dans la lettre de voiture CIM. Étant donné que les critères de classification pour les codes NHM diffèrent des critères de classification des marchandises dangereuses du RID, il avait été décidé de les faire figurer dans le RID afin de faciliter la tâche aux utilisateurs.

De nouveaux codes SH de l'OMD s'appliquent à certaines marchandises dangereuses à partir de 2025, entraînant une adaptation des codes NHM de l'UIC. Ces modifications concernent notamment les carburants.

Dans la mesure où les codes NHM ne font pas officiellement partie du RID et qu'une décision officielle de la Commission d'experts du RID n'est donc pas nécessaire pour leur modification, le Groupe de travail permanent a approuvé l'approche proposée par le Secrétariat consistant à modifier directement les codes NHM dans les éditions électroniques du RID sur le site Internet de l'OTIF pour les numéros ONU 1202, 1203, 1223, 1288, 1300, 3334 et 3475. Les codes NHM modifiés sont également listés dans le rectificatif susmentionné aux modifications 2025 au RID.

## Traductions nationales du RID

Le Secrétariat a rappelé que l'édition 2025 du RID a été publiée sur le site Internet de l'OTIF le 1<sup>er</sup> novembre 2024, en allemand, en anglais et en français. Une synthèse des modifications apportées au RID et à l'ADR a également été élaborée, en anglais, afin de faciliter les travaux de traduction des États membres.

Le Secrétariat a par ailleurs invité les États parties au RID à lui transmettre un lien vers leur traduction nationale du RID 2025, lequel sera publié sur le site Internet de l'OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org) > Textes juridiques > COTIF > Marchandises dangereuses – RID > Publications du RID dans les langues officielles des États parties au RID). La Suède a déjà accédé à cette demande.

## Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

Réuni en amont de la session du Groupe de travail permanent, le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a examiné les prescriptions pour le transport de très grands conteneurs-citernes en wagons isolés, pour l'utilisation de bosses de triage dans les gares de triage, ainsi que pour la protection contre les explosions dans le cas des wagons de marchandises dangereuses équipés d'un attelage automatique numérique. Il a également été informé de l'état d'avancement d'un projet de recherche sur les effets des mouvements d'oscillation en trafic ferroviaire.

## Très grands conteneurs-citernes

Le groupe de travail s'est penché sur les questions, restées ouvertes à ses précédentes sessions,

du transport de très grands conteneurs-citernes en wagons isolés et de l'utilisation de bosses de triage dans les gares de triage.

Les conteneurs-citernes sont aujourd'hui transportés sur des wagons porte-conteneurs de classe F2 conformes à la norme relative à la résistance EN 12663 (Applications ferroviaires – Prescriptions de dimensionnement des structures de véhicules ferroviaires). Pour cette classe de wagons, les calculs tiennent compte d'efforts de compression longitudinaux réduits et d'une vitesse de tamponnement maximale de 7 km/h. Cela correspond à la valeur d'accélération de 2g spécifiée au 6.8.2.1.2 du RID pour les conteneurs-citernes. En revanche, les wagons de marchandises conventionnels et les wagons-citernes sont conçus selon la classe F1, conformément à la norme EN 12663, qui prévoit des vitesses de tamponnement allant jusqu'à 12 km/h et des valeurs d'accélération de 5g.

La norme EN 12663 est en cours de révision. Les wagons de classe F2 y sont désormais définis comme des « wagons soumis à des restrictions de manœuvre ». En conséquence, l'utilisation de bosses de triage équipées de freins de voie sera également autorisée pour ces wagons, si l'exploitant de la gare de triage s'assure que les wagons ne sont pas soumis à des contraintes excessives et que les vitesses ne dépassent pas 7 km/h. Cela permettrait également l'utilisation de bosses de triage équipées de freins de voie pour les conteneurs-citernes conçus conformément au 6.8.2.1.2 du RID.

D'après le rapport d'expérience de BASF, des valeurs d'accélération de 3g ont été mesurées lors du transport de très grands conteneurs-citernes. En conséquence et afin de garantir un niveau de sécurité identique pour les wagons-citernes et les

très grands conteneurs-citernes, plusieurs États ont demandé que soit prescrite dans la colonne de droite du 6.8.2.1.2 du RID une valeur d'accélération de 3g pour les très grands conteneurs-citernes.

Le groupe de travail a conclu que deux solutions étaient possibles. Première solution, l'exigence actuelle de conception des conteneurs-citernes pour 2g pourrait restée inchangée. Dans ce cas, il suffirait d'introduire la précision que le triage à la bosse de conteneurs-citernes conçus pour une accélération de 2g, y compris les très grands conteneurs-citernes, n'est possible qu'avec les restrictions spécifiées dans la norme EN 12663. Toutefois, s'il devait importer, pour l'industrie ou des États, que les très grands conteneurs-citernes, comme les wagons-citernes, puissent être manœuvrés sans restrictions, une seconde solution serait de définir une valeur de conception de 3g pour les très grands conteneurs-citernes. Les wagons porte-conteneurs devraient alors également être conformes à la classe de wagon F1 selon la norme EN 12663 et être conçus pour des valeurs d'accélération de 5g, tout comme les moyens de fixation.

Le groupe de travail décidera à sa prochaine session de la solution la plus efficace.

## Attelage automatique numérique

Le groupe de travail s'est également penché sur la protection contre les explosions dans le cas des wagons de marchandises dangereuses qui sont équipés d'un attelage automatique numérique et qui entrent dans des atmosphères explosibles auxquelles s'applique la directive ATEX (2014/34/UE).

Il est convenu qu'une solution peu onéreuse, par exemple un interrupteur principal selon le

modèle de l'ADR, serait préférable à une coûteuse approbation ATEX des wagons concernés.

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer s'est déclarée disposée à organiser en 2025 un groupe de travail d'experts chargé de formuler les conditions requises pour la protection contre les explosions des wagons équipés d'un attelage automatique numérique.

### Effets des mouvements d'oscillation en trafic ferroviaire

L'état d'avancement du projet de recherche sur les effets des mouvements d'oscillation en trafic ferroviaire, commandité par le Centre allemand de recherche sur le trafic ferroviaire près l'Office fédéral des chemins de fer (DZSF), a fait l'objet d'une présentation par un représentant de DB Systemtechnik GmbH, entreprise à laquelle a été confié ce projet dont le but est de permettre une compréhension fondamentale du comportement en oscillation. Différentes conditions doivent en particulier être prises en compte, comme la géométrie des voies, la vitesse, les modèles de citernes, la viscosité des matières et l'interaction des oscillations transversales et longitudinales.

Le projet se découpe en quatre lots de travaux : recherche des dispositions, normes et méthodes de modélisation existantes ; élaboration de nouveaux modèles de simulation multiphysique ; validation des nouveaux modèles ; études paramétriques à l'aide de méthodes simplifiées, qui permettront d'identifier les paramètres pouvant entraîner des situations de circulation critiques. Le projet devrait être livré à l'été 2025.

La nécessité d'un tel projet de recherche est apparue lors des discussions sur les très grands conteneurs-citernes et sur la pertinence de la règle des 20/80. Cette règle, mentionnée au 4.3.2.2.4 du RID/ADR, prévoit que les conteneurs-citernes qui ne sont pas partagés en sections d'une capacité maximale de 7 500 litres au moyen de cloisons ou de brise-flots doivent être remplis à au moins 80 % ou au plus 20 % de leur capacité. C'est parce que les conteneurs-citernes sont utilisés pour le transport intermodal que la règle des 20/80, indispensable pour la sécurité dans le trafic routier, a été étendue par le passé au trafic ferroviaire. L'industrie chimique a cependant exprimé le souhait de supprimer cette règle du RID pour tous les conteneurs-citernes uniquement transportés par le rail.

Dans l'éventualité où il ressortirait du projet de recherche que la règle des 20/80 n'est pas justifiée pour les conteneurs-citernes en transport ferroviaire, un marquage spécifique devra être envisagé afin d'éviter que les conteneurs-citernes non conformes à cette règle soient chargés sur des véhicules routiers. Pour l'heure, il faut encore attendre la conclusion du projet de recherche.

### Prochaine session

La 19<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID se tiendra à Luxembourg dans la semaine du 17 au 21 novembre 2025. Il s'agira de la dernière session du cycle biennal au cours de laquelle des propositions pour l'édition 2027 du RID pourront encore être examinées. Lors de la 20<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent, qui se tiendra en mai 2026, seules des corrections mineures pourront encore être apportées aux décisions déjà prises.

**Jochen Conrad**  
**Katarina Burkhard**

# CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2025

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
24-28 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne - Suisse
8-10 avril	7 <sup>e</sup> session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale		Berne - Suisse
15-16 avril	Groupe de travail spécial de l'harmonisation des règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses	CEE-ONU	Genève - Suisse
23 avril	2 <sup>e</sup> session de l'Autorité de surveillance		Berne - Suisse
27-28 mai	140 <sup>e</sup> session du Comité administratif	★	Vienne - Autriche
17-18 juin	17 <sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
19 juin	55 <sup>e</sup> session du groupe de travail WG TECH		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)

## ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2025

DATE	ÉVÉNEMENT	ORG.	LIEU
17-20 mars	HQ Meeting 2025 de la FIATA	FIATA	Genève - Suisse
18-19 mars	Groupe d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'UIC	UIC	Wrocław - Pologne
26 mars	Atelier CIM	CIT	Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
27 mars	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
26-27 mars	Groupe de travail juridique	RNE	Vienne - Autriche
8-9 avril	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique (RÉUNION HYBRIDE)
6-8 mai	117 <sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
14-15 mai	Groupe de travail CIV	CIT	Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)

★ Ministère fédéral autrichien du climat, de l'environnement, de l'énergie, des mobilités, de l'innovation et de la technologie

# ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2025

DATE	ÉVÉNEMENT	ORG.	LIEU
20-23 mai	Forum international des transports – Sommet 2025	FIT – OCDE	Leipzig - Allemagne
25-26 juin	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique ( <b>RÉUNION HYBRIDE</b> )
30 juin - 4 juillet	66 <sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse
25-29 août	Conférence de rédaction et de traduction du RID/ADR	Office fédéral des routes (OFROU)	Suisse
26-29 août	Groupe de travail temporaire sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne



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 e-mail à l'adresse suivante : **media@otif.org**  
Il est également possible de consulter le Bulletin sur le site internet de l'OTIF **www.otif.org**, sous l'onglet « Médias ».

Merci pour votre fidélité et bonne lecture !  
La rédaction du Bulletin