



Bulletin

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

134^e année
N°1/2026

Bulletin des
transports
internationaux
ferroviaires

ACTUALITÉS OTIF

- 3 8^e session de la Commission ad hoc sur les questions
juridiques et la coopération internationale : les avancées
- 4 De nouveaux horizons
- 4 L'OTIF au Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 5 Une coopération internationale au service du fret ferroviaire
avec la CNUDCI

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 6 Entrée en vigueur de PTU révisées
- 8 18^e session de la Commission d'experts techniques

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 10 Réunion commune RID/ADR/ADN
- 17 Résultats de la 19^e session du Groupe de travail permanent
de la Commission d'experts du RID

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

21

ÉDITORIAL

Le présent numéro du Bulletin illustre un constat largement partagé : face aux innovations technologiques, à la transformation numérique et à la complexification des chaînes d'approvisionnement internationales, le cadre juridique et technique régissant les transports ferroviaires doit évoluer. Dans cette dynamique, l'OTIF continue de jouer un rôle clé dans la promotion d'un droit ferroviaire international cohérent et harmonisé. Par ailleurs, nous profitons de ce numéro pour exprimer à M^{me} Maria Price notre sincère gratitude pour l'engagement remarquable dont elle a fait preuve au sein de l'OTIF et pour lui adresser tous nos vœux de réussite dans ses nouvelles fonctions.

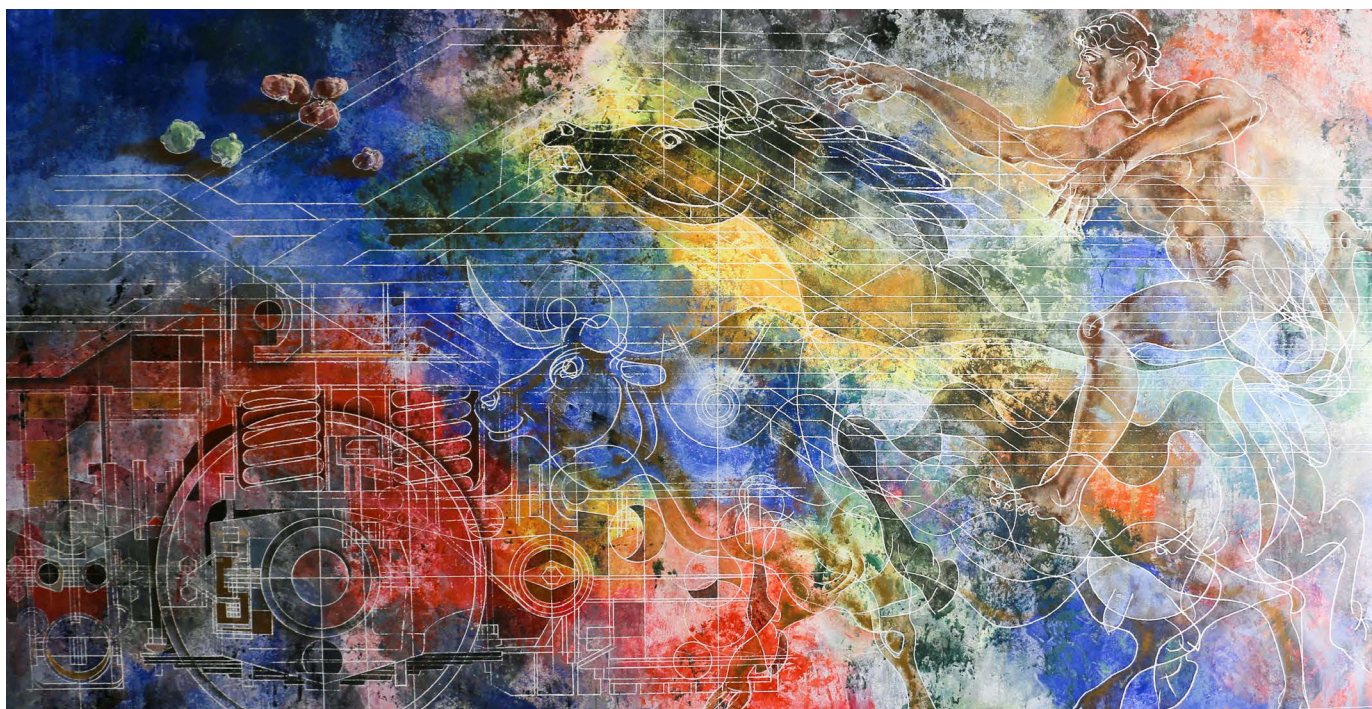
Les actuels travaux de modernisation et de développement des instruments juridiques internationaux participent de la facilitation des transports internationaux ferroviaires. Ainsi, la 8^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a permis des avancées dans des domaines tels que le droit des wagons et la numérisation dans le cadre des Règles uniformes CIM. En matière d'interopérabilité technique et de sécurité du transport ferroviaire, l'entrée en vigueur de prescriptions techniques uniformes révisées et les travaux de la Commission d'experts techniques pour l'interopérabilité entre les différents réseaux ferroviaires sont ici mis en lumière. Dans le même temps, l'évolution de la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses témoigne du lien étroit qui existe entre les progrès technologiques et l'adaptation réglementaire.

Parallèlement, l'OTIF continue de contribuer aux débats politiques de haut niveau sur l'avenir des transports terrestres. Sa participation au Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE-ONU atteste de l'importance croissante de l'innovation, de la connectivité numérique et de l'interopérabilité dans la mise en place de systèmes de transport résilients et efficaces. Les discussions du CTI ont d'ailleurs mis en évidence le rôle des règles harmonisées dans la mise en place de réseaux de transport internationaux intégrés.

Au fil des articles se révèle ainsi le contexte dynamique dans lequel s'inscrit le droit ferroviaire international. Grâce à son action en matière d'harmonisation juridique, d'interopérabilité technique et de coopération internationale, l'OTIF continuera à œuvrer pour la facilitation de transports internationaux ferroviaires sûrs, efficaces et durables.

Aleksandr Kuzmenko

Secrétaire général



Hans Erni, fresque murale, environ 20 m², 1965, entrée du Secrétariat.

8^e SESSION DE LA COMMISSION AD HOC SUR LES QUESTIONS JURIDIQUES ET LA COOPÉRATION INTERNATIONALE : LES AVANCÉES

La 8^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale s'est tenue au siège de l'OTIF à Berne, du 2 au 4 décembre 2025. Cette session a permis de poursuivre les travaux engagés dans le cadre du programme de travail 2025-2027, en mettant l'accent notamment sur le renforcement de la participation des parties prenantes enregistrées, sur le droit des wagons et sur la numérisation dans le cadre des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM).

Renforcement de la participation des parties prenantes enregistrées

La Commission ad hoc a examiné les nouvelles demandes d'enregistrement de parties prenantes et a adopté des ajustements visant à clarifier et améliorer la procédure applicable. Ces développements s'inscrivent dans la volonté de l'OTIF de favoriser une participation inclusive du secteur ferroviaire et des acteurs concernés, tout en garantissant un cadre transparent et structuré pour leur implication dans les travaux juridiques de l'Organisation.

Droit des wagons : responsabilité des dommages causés par un véhicule

La Commission ad hoc a également poursuivi ses discussions sur le « droit des wagons », en particulier sur la question de la responsabilité en cas de dommages causés par un véhicule, prévue à l'article 7 des Règles uniformes CUV. À la lecture des résultats du sondage lancé durant l'été 2025, les membres sont convenus de l'importance de disposer d'une meilleure vue d'ensemble des pratiques existantes.

Dans cette perspective, le Secrétariat organisera un séminaire réunissant les membres de l'OTIF ainsi que des représentantes et représentants du secteur et des expertes et experts ferroviaires, afin de recueillir des informations complémentaires. Ces travaux permettront au Secrétariat de soumettre des propositions à la 9^e session de la Commission ad hoc.

Numérisation et RU CIM : vers un cadre juridique adapté

Enfin, la session a marqué une étape importante dans le domaine

de la numérisation du transport international ferroviaire de marchandises. Des propositions initiales de modifications des Règles uniformes CIM ont été présentées dans le but de pourvoir pleinement et expressément à l'utilisation de documents de transport électroniques.

Les États membres et les observateurs ont discuté de ce sujet en détail et sont invités à transmettre leurs contributions dans le cadre d'une consultation écrite ouverte jusqu'au 13 mars 2026. Cette démarche reflète la détermination de l'OTIF à faire évoluer la COTIF et ses appendices contractuels en tenant compte des pratiques modernes et des besoins du secteur.

Les décisions prises lors de cette 8^e session illustrent la volonté constante de l'OTIF de développer un droit ferroviaire international harmonisé, efficace et connecté aux évolutions techniques et opérationnelles du transport ferroviaire. Les travaux se poursuivront lors de la 9^e session de la Commission ad hoc, prévue en juin 2026.



DE NOUVEAUX HORIZONS

M^{me} Maria Price a quitté le Secrétariat de l'OTIF afin de prendre ses nouvelles fonctions en tant que Secrétaire générale de l'Association européenne du fret ferroviaire (ERFA), sise à Bruxelles. L'ERFA représente les intérêts des entreprises privées et indépendantes de fret ferroviaire à travers l'Europe.

M^{me} Price avait intégré le Secrétariat de l'OTIF le 1^{er} mai 2018 en tant qu'experte au sein du département de l'interopérabilité technique.

Dans le cadre de ses fonctions, elle a apporté une contribution importante aux travaux relatifs à l'interopérabilité technique et à la sécurité ferroviaire, notamment concernant les Règles uniformes APTU et ATMF. Elle a, de plus, activement participé à la préparation des réunions de la

Commission d'experts techniques de l'OTIF et de son groupe de travail TECH ainsi qu'à la rédaction de documents de travail, contribuant ainsi au développement de l'interopérabilité technique dans la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

M^{me} Price a également suivi avec attention l'évolution de la réglementation européenne et ses implications pour le droit de l'OTIF, tout en représentant le Secrétariat au sein de groupes de travail spécialisés et lors de divers événements internationaux.

Avant de rejoindre l'OTIF, elle avait exercé des fonctions auprès de l'Union internationale des détenteurs de wagons (UIP) et de l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure

ferroviaire (EIM).

Le Secrétariat de l'OTIF adresse à M^{me} Price ses meilleurs vœux de réussite dans l'exercice de ses nouvelles responsabilités et la remercie pour son engagement au service de l'Organisation.



L'OTIF AU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE LA CEE-ONU

Le 18 février 2026, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a participé, à Genève, au débat de haut niveau « Promouvoir l'innovation au service de l'avenir des transports intérieurs » qui était organisé dans le cadre de la 88^e session du Comité des transports intérieurs (CTI) de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU).

Le Comité des transports intérieurs réunit chaque année des ministres, des hautes et hauts responsables gouvernementaux et des représentantes et représentants d'organisations internationales afin d'examiner les orientations

stratégiques du secteur. La session de 2026 s'est inscrite dans un contexte marqué par des transformations technologiques, numériques et organisationnelles ainsi que par la nécessité de renforcer la résilience et l'intégration des systèmes de transport.

Le débat de haut niveau, qui s'est tenu le 18 février 2026, a offert un cadre de dialogue stratégique consacré au rôle de l'innovation dans le développement futur des transports intérieurs. Les échanges ont notamment porté sur la numérisation, l'automatisation, la connectivité, l'interopérabilité et l'adaptation des cadres réglementaires, dans le but de

soutenir une innovation responsable tout en garantissant la sécurité et l'efficacité des systèmes de transport.

Le débat était structuré autour de trois panels thématiques, dont le panel I consacré à l'innovation en matière d'automatisation – qui constitue une amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de l'accessibilité – et mettant en lumière le cadre réglementaire s'y rapportant. Lors de ce panel I, M. Bas Leermakers, chef du département de l'interopérabilité technique, est intervenu en qualité de représentant du Secrétaire général de l'OTIF. Il a insisté sur la nécessité du travail d'harmonisation des règles

aux fins du développement d'un cadre intégré, sûr et efficace.

La participation de l'OTIF s'inscrit dans le cadre d'une étroite

coopération de longue date entre l'Organisation et la CEE-ONU. Elle illustre l'engagement constant de l'Organisation à contribuer aux discussions internationales qui

visent à promouvoir la cohérence et la complémentarité des cadres juridiques et techniques applicables aux transports terrestres internationaux.

UNE COOPÉRATION INTERNATIONALE AU SERVICE DU FRET FERROVIAIRE AVEC LA CNUDCI

Du 15 au 19 décembre 2025 s'est tenue à Vienne (Autriche) la 47^e session du Groupe de travail VI de la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI), consacrée aux documents de cargaison négociables. M. Steve Davey, conseiller juridique principal du département juridique du Secrétariat de l'OTIF, a participé à la réunion et y a représenté l'Organisation.

Depuis plusieurs années, l'OTIF suit activement et soutient les discussions menées au sein de la CNUDCI sur l'élaboration d'un nouvel instrument juridique visant à faciliter le transport international de marchandises, en particulier dans un contexte multimodal.

Le Groupe de travail VI a mis au point la Convention des Nations unies sur les documents de cargaison négociables, destinée à créer un nouveau type de document formant titre représentatif comparable au connaissement maritime, utilisable dans tous les modes de transport, y compris ferroviaire. Cette convention, qui prévoit également un cadre juridique pour la reconnaissance et l'utilisation de documents négociables électroniques, a été adoptée par

l'Assemblée générale des Nations unies le 15 décembre 2025, en parallèle de la session du Groupe de travail VI. Son entrée en vigueur nécessitera dix ratifications.

Lors de sa 47^e session de décembre 2025, le Groupe de travail VI s'est consacré à finaliser la note explicative accompagnant la Convention des Nations unies sur les documents de cargaison négociables. Les délégations ont examiné de nombreuses dispositions afin de préciser leur portée et leur articulation avec les régimes existants, notamment en matière de champ d'application, de contenu obligatoire du document, de responsabilités des opérateurs et de références à la bonne foi.

Pour l'OTIF, l'enjeu essentiel est de veiller à ce que ce nouvel instrument puisse être mis en œuvre sans créer d'incertitudes pour le transport ferroviaire international régi par la COTIF et les Règles uniformes CIM. Les RU CIM ne prévoient pas encore pleinement l'utilisation de documents négociables en tant que documents formant titre représentatif, ce qui constitue un point d'attention important pour le secteur ferroviaire. L'OTIF suit donc ces développements avec

une attention particulière, tout en poursuivant une réflexion sur les adaptations possibles du cadre ferroviaire international, dans un esprit de coopération et de cohérence juridique.

En marge des travaux, M. Davey a pu échanger avec les délégations de diverses associations professionnelles importantes du secteur ferroviaire comme l'UIC, la FIATA et le CIT. Le dialogue interinstitutionnel est nécessaire pour une évolution cohérente du droit ferroviaire international.

La participation de l'OTIF à cette session illustre l'engagement constant de l'Organisation à contribuer activement aux travaux internationaux visant à moderniser les instruments juridiques du commerce et du transport.

Le Secrétariat de l'OTIF remercie la CNUDCI ainsi que l'ensemble des délégations participantes pour la qualité des échanges et la coopération constructive, au service du développement harmonisé du transport ferroviaire international de marchandises.

ENTRÉE EN VIGUEUR DE PTU RÉVISÉES

Le 1^{er} janvier 2026 sont entrées en vigueur de nouvelles versions consolidées de quatre prescriptions techniques uniformes (PTU), ainsi que des modifications à une cinquième PTU, toutes adoptées par la Commission d'experts techniques (CTE) en sa 17^e session des 17 et 18 juin 2025 à Berne. Tour d'horizon des nouveautés.

PTU applicable au sous-système « Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs » (PTU LOC&PAS)

La PTU LOC&PAS révisée inclut de nouvelles dispositions techniques et fonctionnelles concernant :

- les véhicules adaptés à la libre circulation et les véhicules interchangeables (voir à ce sujet Bulletin 2/2024, [p. 11](#)) ;
- les fonctions de détection et de prévention du déraillement ;
- les documents à fournir avec le matériel roulant concernant ses interfaces avec la partie embarquée du sous-système « contrôle-commande et signalisation » ;
- les eaux rejetées par ou via les installations sanitaires à bord ;
- le courant maximal à l'arrêt par pantographe ;
- le dispositif enregistreur du train.

Les cas spécifiques et les règles liées aux conditions environnementales des États parties non membres de l'UE ont de plus été mis à jour.

Enfin, la simplification des règles de mise en œuvre opérée par la suppression des délais de validité (phases A et B) pour les véhicules et types de véhicules conformes aux précédentes versions de la PTU va permettre d'améliorer la sécurité juridique pour les

constructeurs et demandeurs lors de l'entrée en vigueur de nouvelles versions de la PTU, par exemple lorsqu'un projet est en cours.

La PTU LOC&PAS révisée a remplacé et abrogé la PTU LOC&PAS du 1^{er} janvier 2022.

PTU applicable à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR)

La révision de la PTU PMR a inclus des dispositions concernant les informations dynamiques sur l'itinéraire à bord des trains, des dispositions modifiées concernant les signaux sonores d'ouverture et de fermeture des portes, ainsi que la mise à jour des références aux normes.

Les règles de mise en œuvre ont été alignées sur celles de la PTU LOC&PAS.

La PTU PMR révisée a remplacé et abrogé la PTU PMR du 1^{er} janvier 2022.

PTU applicable au marquage des véhicules ferroviaires (PTU Marquage)

Aucune modification de fond n'a été apportée à la PTU Marquage. Il s'est simplement agi de mettre à jour les références aux dispositions de l'UE et de clarifier la formulation des exigences concernant le marquage numérique normalisé et les lettres de marquage des wagons.

La PTU Marquage révisée a remplacé et abrogé la PTU Marquage du 1^{er} avril 2021.

PTU applicable au sous-système « Infrastructure » (PTU Infrastructure)

Les modifications à la PTU Infrastructure incluent de nouvelles dispositions liées au transport combiné, concernant les variations de pression maximales en tunnel à des vitesses de circulation supérieures ou égales à 200 km/h. Les catégories de ligne et les références aux normes et à la réglementation de l'UE ont de plus été mises à jour, de même que les cas spécifiques et les règles de mise en œuvre particulière des États parties non membres de l'UE.

Les dispositions de la PTU Infrastructure sont généralement non contraignantes. Les États peuvent déclarer qu'une ligne lui est conforme, mais seulement si cette conformité a été dûment contrôlée.

La PTU Infrastructure révisée a remplacé et abrogé la PTU Infrastructure du 1^{er} janvier 2022.

Modifications à l'appendice I à la prescription technique uniforme concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF)

Seule partie de la PTU ATF ayant subi des modifications, l'appendice I liste les références des documents techniques établis par l'Agence de l'Union européenne pour les

chemins de fer, lesquels comportent les codes logiciels et modèles de message de données standardisés nécessaires à l'échange électronique d'informations et à la mise en œuvre harmonisée des dispositions de la PTU. À la lumière des 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. L'appendice I à la PTU ATF est alors adapté en conséquence.

Les PTU sont toutes disponibles dans les trois langues de travail de

l'OTIF sur son site Internet (sous [Accueil](#) » [Textes juridiques](#) » [COTIF](#) » [Interopérabilité technique](#)).

Département de l'interopérabilité technique

Liste des PTU

Dénomination courte	Objet	Entrée en vigueur de la dernière version
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	1.1.2026
PTU Marquage	Marquage externe des véhicules	1.1.2026
PTU PMR	Accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite	1.1.2026
PTU ATF	Applications télématiques au service du fret	1.1.2023
	Appendice I à la PTU ATF	1.1.2026
PTU Infrastructure	Infrastructure	1.1.2026
PTU CTCI	Composition des trains et vérification de la compatibilité avec l'itinéraire	1.1.2025

18^e SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

La Commission d'experts techniques se réunira pour sa 18^e session le 9 juin 2026 à Berne. Organe de l'OTIF traitant des questions relatives aux Règles uniformes APTU (appendice F à la COTIF) et aux Règles uniformes ATMF (appendice G à la COTIF), et plus particulièrement des règles et procédures pour l'admission des véhicules au trafic international, la Commission d'experts techniques sera également compétente pour adopter les annexes aux Règles uniformes EST (appendice H à la COTIF) relatives à l'exploitation en sécurité des trains une fois celles-ci entrées en vigueur.

La convocation et l'ordre du jour pour la session sont disponibles sur le [site Internet](#) de l'OTIF (sous « 2026 »). Tous les documents concernant les propositions de dispositions contraignantes (point 5 de l'ordre du jour) ont été publiés sur le site Internet de l'OTIF le 16 février 2026 ; les autres documents de travail seront publiés le 13 avril 2026.

Voir sous [Activités > Interopérabilité technique > Commission d'experts techniques > Documents de travail.](#)

Sont inscrits à l'ordre du jour de la Commission d'experts techniques (CTE) des points relatifs à l'adoption de dispositions contraignantes, des points relatifs à l'approbation de guides et recommandations non contraignants ainsi que de divers autres points pour examen.

Points relatifs à l'adoption de dispositions contraignantes

Proposition de modification de la PTU Wagons

La révision proposée de la prescription technique uniforme applicable aux wagons (PTU Wagons) s'inscrit dans un projet presque décennal d'amélioration de la cohérence entre le RID et la PTU. Les exigences techniques concernant les véhicules destinés au transport de

certaines classes de marchandises dangereuses seront déplacées du RID vers la PTU Wagons, de manière à établir une procédure d'évaluation unique des véhicules. Dans ce nouveau système, le RID énoncera les objectifs de protection généraux nécessaires pour certaines classes de marchandises très dangereuses (par exemple, protections supplémentaires contre les chocs), tandis que la PTU Wagons définira les exigences techniques correspondantes pour les véhicules et le marquage y afférent.

La proposition inclut également de nouvelles exigences concernant d'une part les dispositifs d'arrimage des semi-remorques et le marquage y afférent et d'autre part les pare-étincelles pour la sécurité incendie.

Proposition de modification de la PTU LOC&PAS

Il sera proposé d'introduire de nouvelles définitions et exigences applicables aux voitures d'accompagnement, visant à en faciliter la libre circulation en trafic international après leur admission par une autorité compétente. Utilisées principalement pour le transport de personnel de service (par exemple, le personnel du gestionnaire d'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, le personnel d'escorte militaire, le personnel des services du feu), les voitures d'accompagnement sont destinées à être intégrées dans des trains de marchandises.

Proposition de modification des modèles uniformes des certificats

En vigueur depuis 2012, les dispositions actuelles concernant les modèles uniformes des certificats doivent être mises à jour afin de tenir compte des évolutions numériques. Le nouveau cadre complet proposé pour les certificats des véhicules redéfinit ainsi leur structure et leur teneur et établit des procédures régissant leur délivrance, leur mise à jour, leur retrait et leur suspension ainsi que leur consultation ; des principes d'authentification pour les formats papier et numérique sont également inclus. Ces nouvelles règles formeront l'annexe C aux RU ATMF.

La teneur des certificats et les annexes à la proposition sont arrimées aux spécifications des registres de véhicules de l'OTIF et aux données requises dans le registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA). La structure des données est également alignée sur les exigences de la PTU concernant la composition des trains et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire (PTU CTCI), dans le but d'améliorer l'interopérabilité ferroviaire transfrontière .

Proposition de modification de l'appendice I à la PTU ATF

L'appendice I à la PTU ATF

liste les documents techniques harmonisant l'utilisation des applications télématiques au service du fret. Il fait l'objet de mises à jour régulières pour refléter les modifications aux modèles de message de données pour l'échange numérique d'informations. L'objectif des modifications est de corriger des erreurs et d'apporter des améliorations à la lumière des retours d'expérience.

Points relatifs à l'approbation de guides et recommandations non contraignants

La CTE examinera des propositions visant à adapter les guides d'application de la PTU LOC&PAS et de la PTU PMR en conséquence des récentes modifications de ces PTU et à la lumière de l'expérience acquise en matière d'application de ces mêmes PTU et des STI correspondantes de l'UE.

Une mise à jour du guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF sera également discutée. Disponible sur le [site de l'OTIF](#), la version actuelle est reconnue comme un outil de référence pratique et utile pour les autorités et parties prenantes. Les modifications proposées comprennent des informations supplémentaires sur le rôle des organismes d'évaluation

de la « méthode de sécurité commune » (MSC) et d'autres éclaircissements.

Enfin, un nouveau document explicatif sur les règles ECE sera proposé. À l'occasion de diverses réunions du WG TECH, la Türkiye a remonté des informations sur son application des règles ECE et présenté différents cas d'utilisation pratiques. À l'issue des délibérations du WG TECH, le Secrétariat de l'OTIF a préparé le document explicatif proposé concernant les rôles et responsabilités des entités chargées de l'entretien (ECE), les relations entre les organismes de certification des ECE et les ECE (en particulier lorsque les ECE externalisent les fonctions d'entretien), ainsi que la traçabilité des rapports des ECE sur leurs activités.

Autres points pour examen

Le règlement intérieur de la CTE sera révisé à des fins d'harmonisation avec les règlements intérieurs des autres commissions de l'OTIF. Les propositions incluent des modifications concernant la participation des observateurs et l'introduction d'une vice-présidence.

La CTE se penchera également sur le rôle de l'OTIF dans la numérisation ferroviaire, sur

les évolutions en matière de télématique en lien avec la PTU ATF, sur l'avancement de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre et de l'application des RU ATMF, sur l'inclusion dans les PTU de systèmes techniques supplémentaires (wagons plurisystèmes) et sur l'application au trafic national des règles techniques de l'OTIF.

Enfin, la CTE discutera de son programme de travail, à la lumière du programme de travail 2026-2027 de l'OTIF et de sa stratégie à long terme.

Informations pratiques

Les sessions de la CTE sont ouvertes à tous les membres de l'OTIF. Les parties prenantes invitées sont listées dans la convocation. La session de juin prochain se tiendra au siège de l'OTIF à Berne ; il sera également possible d'y participer à distance. Elle sera suivie de la 58^e réunion du Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), les 10 et 11 juin 2026, au même endroit.

Département de l'interopérabilité technique

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN

Genève, 17-25 septembre 2025

En septembre 2025, la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (Réunion commune RID/ADR/ADN) a tenu sa quatrième et dernière session du cycle biennal 2024-2025. Les discussions ont porté principalement sur les propositions d'amendements pour les éditions 2027 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et de l'Accord européen relatif au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

La Réunion commune RID/ADR/ADN s'est tenue du 17 au 25 septembre 2025 à Genève.

Des délégués et déléguées de 21 États membres de la CEE-ONU et de l'OTIF, de l'Union européenne, représentée par la Commission européenne, ainsi que de 17 organisations non gouvernementales ont participé aux discussions.

Ouverture de la session

Le Secrétaire exécutif adjoint de la CEE-ONU et responsable de la division des transports durables a rappelé qu'en raison de la crise de liquidités provoquée par le non-respect partiel de leurs obligations de paiement par certains grands contributeurs, les dépenses avaient déjà dû être réduites à 80 % du budget approuvé pour l'exercice en cours. Cette situation a également conduit à une réduction de la durée des réunions de l'ONU dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. Pour l'exercice 2026, une réduction supplémentaire des dépenses de 15 % est prévue, ce qui entraînera également des suppressions de postes. Afin de garantir la poursuite des activités de la CEE-ONU dans le domaine des marchandises dangereuses, une action de lobbying soutenue s'avère nécessaire. Les États membres, ainsi que les organisations non gouvernementales, ont donc été incités à informer

leurs autorités nationales compétentes des conséquences des coupes envisagées sur le développement du RID, de l'ADR et de l'ADN, afin que les représentations permanentes des États membres puissent faire valoir ces préoccupations lors des négociations budgétaires. Par ailleurs, la possibilité d'un financement au moyen de contributions extrabudgétaires devrait être examinée.

La Réunion commune est convenue de mener un échange de vues approfondi sur les premières mesures et les actions possibles face à la situation financière de l'ONU. Compte tenu du fait que la Réunion commune est organisée conjointement par la CEE-ONU et l'OTIF, le Secrétariat de l'OTIF a présenté des propositions quant aux contributions possibles de l'OTIF à la réduction des coûts. Afin de garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses et l'actualisation des prescriptions en la matière, il est également d'une grande importance pour l'OTIF de ne pas compromettre le cycle biennal de révision du RID.

Citernes

Épreuve d'étanchéité individuelle des éléments des wagons-batteries, des véhicules-batteries ou des CGEM

Lors de la session de printemps

de la Réunion commune, la European Cylinder Makers Association (ECMA) avait demandé de renoncer à la répétition de l'épreuve d'étanchéité après le montage des éléments dans les wagons-batteries, les véhicules-batteries ou les conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), lorsque les différents éléments et leurs fermetures ont déjà été soumis à une épreuve d'étanchéité avant l'assemblage et que leurs fermetures n'ont pas été démontées entre-temps (voir Bulletin n° 2/2025).

Un consensus s'était dégagé en faveur de l'absence de répétition de l'épreuve, pour autant qu'il soit possible de vérifier que les éléments et leurs fermetures n'ont pas été démontés avant leur installation dans le wagon-batterie, le véhicule-batterie ou le CGEM. La décision finale avait toutefois été reportée à la session de septembre de la Réunion commune, dans l'attente d'un accord sur la responsabilité de la réalisation de l'épreuve d'étanchéité prévue au 6.2.3.5.

Le groupe de travail sur les citernes a réexaminé la demande et a conclu que la responsabilité de la réalisation d'une épreuve d'étanchéité individuelle devait incomber à l'organisme de contrôle agréé pour les épreuves prévues au chapitre 6.8, lequel régit l'agrément des wagons-batteries, des véhicules-batteries et des CGEM. Le texte provisoirement adopté en mars par la Réunion commune a été modifié de façon à prévoir comme condition

qu'il soit possible de vérifier visuellement que le robinet n'a pas été retiré avant l'assemblage, par exemple au moyen d'un point de peinture sur le robinet et le col de l'élément, ou de ruban adhésif.

Rapport du groupe de travail spécial sur l'harmonisation du RID, de l'ADR et de l'ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses

Dans le cadre de l'harmonisation du RID, de l'ADR et de l'ADN avec la 24^e édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, le groupe de travail spécial a approuvé les codes-citernes et les dispositions spéciales de transport en citernes des nouvelles rubriques ONU 2348 Acrylates de butyle, stabilisés, ONU 2862 Pentoxyde de vanadium, ONU 3561 Chlorophénols, corrosifs, toxiques, solides, n.s.a. et ONU 3562 Chlorophénols, corrosifs, solides, n.s.a., établis sur la base de matières de la même classe, du même code de classification et du même groupe d'emballage. En outre, le groupe de travail spécial a modifié le code-citerne et les dispositions spéciales de transport en citernes du numéro ONU 2372 Bis(diméthylamino)-1,2 éthane, afin de tenir compte des risques subsidiaires de toxicité et de corrosivité nouvellement attribués à cette matière.

Le groupe de travail sur les citernes a confirmé les décisions du groupe de travail ad hoc concernant les codes-citernes et les dispositions spéciales applicables au transport en citernes et a décidé de prévoir une disposition transitoire aux fins du changement de code-citerne pour le numéro ONU 2372. Une période de transition de deux ans a été jugée suffisante, étant donné qu'il est supposé que cette matière

est transportée principalement dans des citernes sous pression plutôt que dans des citernes portant le code LGBF. Cette période de transition a été laissée entre crochets afin de permettre aux acteurs du secteur de procéder à un examen complémentaire.

Définition d'équipement de service d'une citerne

Dans la définition d'équipement de service figurant au chapitre 6.7, les dispositifs de refroidissement des citernes mobiles sont considérés comme faisant partie des équipements de service. En revanche, dans la définition d'équipement de service au 1.2.1, les dispositifs de réchauffage sont mentionnés mais pas les dispositifs de refroidissement.

Le groupe de travail sur les citernes a accepté une proposition de la France visant à mentionner explicitement les dispositifs de refroidissement dans la définition d'équipement de service d'une citerne au 1.2.1. Par ailleurs, dans la version allemande, le terme « *Wärmeschutzeinrichtungen* » (dispositifs de *protection* thermique) sera remplacé par « *Wärmeisolationseinrichtungen* » (dispositifs d'*isolation* thermique), qui correspond aux termes utilisés en anglais et en français.

Citernes mobiles dotées de réservoirs en PRF conformément au chapitre 6.10 du Code IMDG

Dans le cadre des échanges relatifs au double agrément des citernes mobiles et des conteneurs-citernes (voir infra), le nota 2 sous le titre du chapitre 4.2 a été modifié dans l'édition 2025 du RID et de l'ADR afin de préciser que les citernes mobiles et les conteneurs à gaz à éléments multiples « UN » (CGEM « UN »), agréés conformément au chapitre 6.7 du Code IMDG,

peuvent être utilisés pour des transports effectués au titre du RID et de l'ADR.

Les citernes mobiles dont les réservoirs sont en matière plastique renforcée de fibre (PRF) sont construites conformément au chapitre 6.9. Les prescriptions du chapitre 4.2 et de la section 6.7.2 s'appliquent également, à l'exception des prescriptions relatives à l'utilisation de matériaux métalliques pour la construction du réservoir d'une citerne mobile.

Le groupe de travail sur les citernes a accepté une proposition de la Norvège visant à mentionner, dans un nota figurant au début du chapitre 4.2, que les citernes mobiles dotées de réservoirs en matière plastique renforcée de fibre, agréées conformément au chapitre 6.10 du Code IMDG, peuvent également être utilisées pour les transports effectués au titre du RID et de l'ADR.

Révision du 6.8.3.2 du RID et de l'ADR concernant les équipements des citernes destinées au transport de gaz

Les dispositions du 6.8.3.2 s'appliquent aux gaz comprimés, liquéfiés, dissous ou liquéfiés réfrigérés en citernes, ainsi qu'aux gaz contenus dans des wagons-batteries, des véhicules-batteries et des CGEM. Des prescriptions différentes s'appliquent aux citernes destinées au transport de gaz liquéfiés, comprimés ou dissous, d'une part, et à celles destinées au transport de gaz liquéfiés réfrigérés, d'autre part ; elles sont toutefois toutes regroupées dans le 6.8.3.2 sans distinction claire, ce qui peut donner lieu à des interprétations erronées.

Le groupe de travail sur les citernes est convenu de procéder à une réorganisation des dispositions, dont la formulation a également

été adaptée à certains endroits. Ces libellés seront définitivement approuvés lors de la prochaine Réunion commune.

Dans les futurs 6.8.3.2.1.1 et 6.8.3.2.1.2 (actuels 6.8.3.2.2 et 6.8.3.2.4), le terme « trou de purge » a été remplacé par « robinet d'épreuve », jugé plus approprié par l'industrie. Ce terme devra toutefois être réexaminé lors de la prochaine session de la Réunion commune.

La disposition spéciale TE 26, applicable aux citernes destinées au transport de gaz liquéfiés réfrigérés inflammables et exigeant que tous les raccordements de remplissage et de vidange, y compris ceux dans la phase vapeur, soient équipés d'un obturateur à fermeture automatique instantanée situé le plus près possible de la citerne, a été intégrée dans le futur 6.8.3.2.2.3. Cette inclusion de la disposition spéciale dans les prescriptions générales a été rendue possible par la réorganisation des textes. Les mesures transitoires existantes des 1.6.3.59 et 1.6.4.63 relatives à l'application de la disposition spéciale TE 26 ont été modifiées afin de tenir compte de la nouvelle référence à cette disposition.

Le groupe de travail sur les citernes ayant estimé que les citernes amovibles/démontables pouvant être roulées ne sont plus utilisées, la prescription figurant dans l'actuel 6.8.3.2.13 sera supprimée. Pour les citernes amovibles/démontables susceptibles d'être encore en service, une disposition transitoire a été prévue, autorisant leur utilisation jusqu'à une date limite qui reste à déterminer.

Suppression du double agrément de citernes au titre des chapitres 6.7 et 6.8 du RID/ADR

Dans le cadre de la restructuration du RID et de l'ADR avait également

été intégré le nouveau chapitre 6.7 relatif à la conception, à la construction, et aux contrôles et épreuves des citernes mobiles. Les citernes mobiles sont des conteneurs-citernes utilisés en transport maritime, mais qui peuvent également être employés pour des transports terrestres. En pratique, cela a conduit à ce que des citernes mobiles agréées au titre du chapitre 6.7 soient également agréées en tant que conteneurs-citernes au titre du chapitre 6.8.

Le groupe de travail sur les citernes a examiné pour la première fois la question du double agrément au printemps 2023 et est convenu qu'un agrément simultané au titre des chapitres 6.7 et 6.8 posait des difficultés en termes d'agrément, de numéros d'agrément, de contrôle, d'utilisation, de marquage et d'identification du type de citerne. Dans certains cas, des citernes agréées au titre du chapitre 6.7 n'étaient pas autorisées pour le transport terrestre dans certains États sans agrément supplémentaire au titre du chapitre 6.8. L'industrie a mis en avant le bilan positif en matière de sécurité des citernes bénéficiant d'un double agrément, ainsi que les conséquences qu'aurait, pour elle, la suppression de ce double agrément. Elle a également souligné que, dans certains pays ou sites de transbordement, les citernes mobiles ne sont pas acceptées si elles ne sont pas également agréées en tant que conteneurs-citernes. Dans ce contexte, la précision selon laquelle les citernes mobiles agréées au titre du chapitre 6.7 du Code IMDG peuvent également être utilisées conformément au RID et à l'ADR a déjà été introduite dans le nota 2 sous le titre du chapitre 4.2 des éditions 2025 du RID et de l'ADR.

Lors des dernières sessions de la Réunion commune, une majorité des États parties au RID et des

Parties contractantes à l'ADR s'était déjà prononcée en faveur de la suppression du double agrément, les chapitres 6.7 et 6.8 prévoyant des prescriptions différentes pour les citernes destinées au transport de certaines matières. À titre d'exemple, certaines matières peuvent être transportées dans des citernes mobiles, mais pas dans des conteneurs-citernes RID/ADR ; un plus grand nombre encore de matières peuvent être transportées dans des conteneurs-citernes RID/ADR, mais pas dans des citernes mobiles. Pour au moins une centaine de matières, le code-citerne applicable aux conteneurs-citernes RID/ADR comporte la lettre « B », autorisant des orifices en partie basse pour le remplissage ou la vidange, tandis que les prescriptions applicables aux citernes mobiles n'autorisent pas de tels orifices pour ces mêmes matières. Pour un nombre limité de matières, des orifices en partie basse sont autorisés aux chapitres 4.2 et 6.7, mais pas aux chapitres 4.3 et 6.8. Les formules de détermination du degré de remplissage des matières liquides diffèrent également entre les chapitres 4.2 et 4.3.

Le groupe de travail sur les citernes a dès à présent décidé d'introduire dans le RID et l'ADR la disposition selon laquelle les citernes construites après le 1^{er} janvier 2030 et agréées conformément au chapitre 6.7 ne pourront plus être agréées au titre du chapitre 6.8. Inversement, les citernes construites après le 1^{er} janvier 2030 et agréées conformément au chapitre 6.8 ne pourront plus être agréées au titre du chapitre 6.7. La période courant jusqu'au 1^{er} janvier 2030 doit être mise à profit pour élaborer des mesures visant à atténuer les conséquences pour l'industrie. Le groupe de travail sur les citernes est convenu que la date cible pourrait, le cas échéant, être ajustée si les mesures susmentionnées ne pouvaient être finalisées dans les délais prévus.

Interdiction du transport en citernes du numéro ONU 3553 (Disilane)

La nouvelle rubrique ONU 3553 Disilane a été introduite dans la 23^e édition révisée du Règlement type de l'ONU, puis dans les éditions 2025 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Dans sa demande initiale, l'Association européenne des gaz industriels (EIGA) n'avait prévu ni transport en citernes, ni transport en wagons-batteries/véhicules-batteries ou en CGEM pour le disilane. Lors de la reprise dans le RID et l'ADR, des mentions ont toutefois été ajoutées dans les colonnes (12) et (13), ainsi que dans la colonne (14) pour l'ADR, avec pour résultat que le disilane est autorisé au transport en citernes RID/ADR. Il n'a en revanche pas été inscrit dans la liste des gaz autorisés au transport en citernes, wagons-batteries/véhicules-batteries ou CGEM figurant au 4.3.3.2.5, ce qui entraîne une incohérence dans la réglementation. Bien que le transport du disilane en wagons-batteries/véhicules-batteries et en CGEM soit en principe possible, il n'est actuellement pas pratiqué en l'absence d'analyses de risques.

Sur proposition de l'EIGA, le groupe de travail sur les citernes a décidé de supprimer les mentions figurant dans les colonnes (10), (12), (13) et (14).

Contrôle visuel de l'enveloppe extérieure en tôle des conteneurs-citernes

La Suisse a présenté au groupe de travail sur les citernes les résultats de deux enquêtes sur des accidents au cours desquels l'enveloppe en tôle d'un conteneur-citerne isolé s'est partiellement détachée pendant le transport. En saillie par rapport au gabarit, la tôle ballante a endommagé l'infrastructure. Si la tôle s'était détachée lors du passage dans une gare de voyageurs, les conséquences

auraient été nettement plus graves. Dans le cas de l'incident survenu en avril 2025, seulement cinq mois s'étaient écoulés depuis le contrôle périodique validé.

L'Organisation internationale des conteneurs-citernes (ITCO) a expliqué, dans un document informel, avoir publié des orientations techniques relatives à l'état acceptable des conteneurs, destinées à aider ses membres lors du contrôle des citernes au moment de l'échange de données et couvrant de manière détaillée le contrôle de l'enveloppe extérieure. L'ITCO a également indiqué qu'elle ne considérait pas l'obligation de recourir à des sangles de serrage ou de retenue pour sécuriser l'enveloppe extérieure comme une solution appropriée au problème.

Le groupe de travail sur les citernes a estimé que la maintenance et les contrôles en service étaient essentiels pour prévenir de tels incidents à l'avenir. Il a suggéré que la norme EN 12972 « Citernes destinées au transport des matières dangereuses – Épreuve, contrôle et marquage des citernes métalliques » soit étoffée dans le cadre de la révision en cours afin de faciliter le contrôle de l'isolation et de l'enveloppe extérieure.

Intervalle des contrôles intermédiaires des citernes destinées au transport des gaz liquéfiés réfrigérés

Le 6.8.3.4.6 du RID et de l'ADR prévoit que les contrôles périodiques des citernes destinées au transport des gaz liquéfiés réfrigérés doivent être effectués au plus tard huit ans après le contrôle initial pour les wagons-citernes et conteneurs-citernes, et six ans après le contrôle initial pour les véhicules-citernes, puis, au plus tard tous les douze ans. Il prévoit en outre que les contrôles intermédiaires doivent être effectués au plus tard six ans après chaque

contrôle périodique.

Le 6.8.3.4.6 du RID et de l'ADR précisant, en ce qui concerne les contrôles intermédiaires, qu'il s'agit d'une dérogation au 6.8.2.4.3 du RID et de l'ADR – lequel impose un contrôle intermédiaire quatre ans après le contrôle initial pour les wagons-citernes, trois ans pour les véhicules-citernes et deux ans et demi pour les conteneurs-citernes – le Royaume-Uni a soulevé une question d'interprétation visant à déterminer si, dans le cas des citernes destinées au transport des gaz liquéfiés réfrigérés, le premier contrôle intermédiaire ne doit être effectué qu'après le premier contrôle périodique.

Le groupe de travail sur les citernes a confirmé l'interprétation selon laquelle, dans le cas des citernes destinées au transport des gaz liquéfiés réfrigérés, le premier contrôle intermédiaire doit être effectué quatorze ans après le contrôle initial pour les wagons-citernes et les conteneurs-citernes et douze ans après le contrôle initial pour les véhicules-citernes.

Harmonisation avec la 24^e édition révisée des Recommandations de l'ONU

La Réunion commune RID/ADR/ADN s'est principalement consacrée aux travaux relatifs à l'harmonisation du RID, de l'ADR et de l'ADN avec la 24^e édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. Elle a pris connaissance du rapport du groupe de travail ad hoc chargé de cette harmonisation, réuni les 15 et 16 avril 2025, et a approuvé les propositions de modification du RID, de l'ADR et de l'ADN avec quelques ajustements mineurs.

Dans le cadre de ces travaux d'harmonisation, il convient de souligner les modifications

suivantes, déjà détaillées dans divers articles du Bulletin de l'OTIF consacrés aux différentes sessions du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, qui seront intégrées dans les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN :

- inclusion du danger subsidiaire de corrosivité pour les numéros ONU 1040 Oxyde d'éthylène, 1041 Oxyde d'éthylène avec azote et 3300 Oxyde d'éthylène et dioxyde de carbone en mélange, et introduction d'un nouveau code de classification pour les gaz inflammables corrosifs (voir Bulletin 2/2024, p. 14-15) ;
- attribution d'une nouvelle disposition spéciale d'emballage au numéro ONU 2029 Hydrazine anhydre, afin de prévenir toute explosion due à l'augmentation de la pression interne dans un récipient à pression (voir Bulletin 2/2024, p. 15) ;
- introduction de dispositions relatives aux batteries hybrides (voir Bulletin 2/2024, p. 15-16) ;
- utilisation du produit de la pression et du volume (produit pV) comme nouvelle valeur limite applicable aux récipients à pression (voir Bulletin 2/2024, p. 16) ;
- ajout, au chapitre 6.9, d'une nouvelle section contenant des dispositions relatives à la conception, à la fabrication et aux épreuves des équipements de service en PRF pour les citernes mobiles (voir Bulletin 2/2024, p. 17) ;
- clarification de la liste indicative des matières infectieuses de catégorie A, afin de permettre une réaction dynamique face à l'apparition de nouvelles situations sanitaires (voir Bulletin 4/2024, p. 25-26) ;

- inclusion des dispositifs de chauffage dans les désignations officielles de transport des numéros ONU 2857 et 3358, ainsi que dans les dispositions spéciales 119 et 291 (voir Bulletin 4/2024, p. 25) ;
- introduction d'une nouvelle disposition spéciale pour les appareils d'imagerie par résonance magnétique (IRM), définissant notamment les conditions de leur exemption des prescriptions (voir Bulletin 4/2024, p. 25) ;
- inclusion des coussins gonflables portables en tant qu'équipements de protection autogonflables dans les prescriptions (voir Bulletin 2/2025, p. 9) ;
- établissement d'une valeur limite pour l'hydrogène physiquement dissous lors du transport en citerne de liquides organiques porteurs d'hydrogène (voir Bulletin 2/2025, p. 9-10) ;
- limitation du numéro ONU 3536 aux batteries au lithium ionique installées dans un engin de transport et introduction des nouveaux numéros ONU 3563 et 3564 pour les batteries au lithium-métal et les batteries au sodium ionique installées dans un engin de transport (voir Bulletin 2/2025, p. 11-12) ;
- allègements temporaires applicables aux emballages destinés au transport de peintures à base d'eau considérées comme des matières liquides dangereuses pour l'environnement (voir Bulletin 2/2025, p. 12-13) ;
- possibilité d'utiliser des matières plastiques recyclées pour la fabrication de grands récipients pour vrac (GRV) souples (voir Bulletin 2/2025, p. 14).

Cette liste n'est pas exhaustive. Elle illustre toutefois clairement l'étroite interaction entre la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses et les progrès technologiques et scientifiques, ainsi que la capacité de cette réglementation à s'y adapter rapidement.

Questions en suspens des précédentes sessions

Marquage et étiquetage des emballages vides nettoyés

Lors de sa session de printemps, la Réunion commune RID/ADR/ADN a examiné la question de savoir si les emballages vides nettoyés peuvent continuer à porter des marques et étiquettes de danger lorsqu'ils ne contiennent manifestement plus de résidus (voir Bulletin 2/2025, p. 20). Le Luxembourg a présenté, lors de la session d'automne, une proposition formelle de modification : suivant l'exemple des dispositions relatives aux plaques-étiquettes du chapitre 5.3, un nouveau paragraphe devrait être inséré au chapitre 5.2, afin de prévoir que les étiquettes de danger ne se rapportant pas aux marchandises dangereuses transportées ou à leurs résidus soient retirées ou recouvertes. Dans un document informel, *Liquid Gas Europe* s'est opposé à cette modification, invoquant notamment d'éventuels inconvénients en matière de sécurité en cas d'intervention ainsi que des coûts supplémentaires sans bénéfice identifiable.

Au cours de la discussion qui a suivi, la proposition luxembourgeoise n'a pas recueilli de majorité. Plusieurs délégations ont remis en question la nécessité d'une obligation générale de retrait et ont plaidé en faveur du maintien de la pratique actuelle, en l'absence de risques avérés pour la sécurité.

Il a été souligné que les véhicules transportant, par exemple, des

bouteilles pour GPL contiennent fréquemment des chargements mixtes (bouteilles remplies, partiellement remplies, vides/non nettoyées, vides/nettoyées). Si les étiquettes de danger apposées sur les bouteilles vides nettoyées étaient retirées ou recouvertes, un simple contrôle visuel lors d'une intervention d'urgence pourrait conduire à des erreurs d'appréciation. Pour les services d'intervention, l'approche dite « *fail-safe* » (« en cas de doute, supposer la présence de marchandises dangereuses ») est dès lors jugée plus sûre. En outre, les étiquettes de danger et autres marquages sont, pour une grande partie des emballages, apposés de manière permanente par le fabricant (gravés, imprimés, etc.). Ces marquages sont généralement plus durables que les étiquettes de danger apposées ultérieurement dans les installations de remplissage et assurent une identification fiable pendant le transport et l'utilisation. Enfin, il a été souligné que le recouvrement ou le retrait des étiquettes pourrait faciliter les abus, notamment sous la forme de transports illégaux.

Le représentant du Luxembourg a finalement retiré sa proposition et a annoncé qu'il pourrait, le cas échéant, en soumettre ultérieurement une version révisée.

Marchandises dangereuses contenues dans des machines, des appareils ou des objets

À l'automne 2017, la Réunion commune a décidé de supprimer l'exemption prévue au 1.1.3.1 b), concernant le transport de machines ou de matériels non spécifiés comportant des marchandises dangereuses dans leur structure interne ou leurs éléments de fonctionnement. Avec l'arrivée à échéance fin 2022 de la disposition transitoire qui autorisait encore cette exemption, les prescriptions sont désormais

largement harmonisées avec le Règlement type de l'ONU. Par ailleurs, la disposition spéciale 672 a été introduite pour le numéro ONU 3363. Elle accorde une exemption étendue des prescriptions, applicable uniquement lorsque les quantités de marchandises dangereuses contenues dans les objets ne dépassent pas les quantités limitées figurant à la colonne (7a) du tableau A.

En pratique, le classement et l'application des prescriptions ne posent généralement pas de difficultés pour les objets neufs, la nature et la quantité des marchandises dangereuses qu'ils contiennent étant le plus souvent connues. Les difficultés concernent principalement les objets usagés, pour lesquels la nature et la quantité des résidus dangereux subsistants sont souvent inconnues et dont un nettoyage ou un désassemblage complet n'est pas possible pour des raisons techniques ou de sécurité. Ces objets sont souvent démontés d'installations de production et transportés à des fins de maintenance ou de réparation. Souvent, le transport ne peut être effectué conformément aux prescriptions faute d'informations suffisantes. Il y a lieu de supposer que de tels transports sont régulièrement effectués sans application des prescriptions relatives aux marchandises dangereuses.

L'Allemagne et le Conseil européen de l'industrie chimique (Cefic) ont présenté conjointement une proposition visant à établir un cadre juridiquement sûr, applicable dans la pratique au transport de machines, d'appareils et d'objets usagés. Le 2.1.5, qui définit les règles relatives au classement des objets contenant des marchandises dangereuses, comprend désormais une nouvelle sous-section fixant les conditions dans lesquelles des objets usagés contenant des résidus de marchandises dangereuses

peuvent être exemptés des autres prescriptions. Les conditions suivantes s'appliquent notamment :

- les objets sont transportés pour réparation, inspection, maintenance, élimination ou recyclage ;
- l'identification des matières ou mélanges contenus n'est possible qu'au prix de coûts ou d'efforts disproportionnés ;
- les objets ne contiennent ni matières des classes 1, 5.2 ou 7, ni matières autoréactives de la classe 4.1 ;
- les marchandises dangereuses contenues sont éliminées dans la mesure du possible et aucun résidu n'adhère à la surface extérieure ;
- les objets sont transportés soit dans des emballages extérieurs robustes, soit sans emballage extérieur lorsque les récipients contenant les marchandises dangereuses sont suffisamment protégés ;
- les colis portent la mention « CONTIENT DES MARCHANDISES DANGEREUSES ».

Lors de la prochaine session de la Réunion commune, il sera décidé si les objets contenant des résidus de matières infectieuses de la classe 6.2 sont exemptés de l'application de la nouvelle sous-section.

Questions d'interprétation du RID, de l'ADR et de l'ADN

Équipements dotés de batteries installés dans les véhicules routiers ou ferroviaires

Dans la pratique, des équipements fixes alimentés par batterie sont

de plus en plus souvent installés sur des véhicules routiers ou ferroviaires afin d'assurer la maintenance du chargement au lieu de destination (p. ex. monte-charge, grues, pompes). L'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) a demandé si l'exemption prévue au 1.1.3.7 a) du RID et de l'ADR, relative aux systèmes de stockage et de production d'énergie électrique, s'appliquait également à ces équipements.

Une comparaison du libellé de l'exemption figurant au 1.1.3.7 a) du RID et de l'ADR avec celui des exemptions applicables aux gaz ou combustibles liquides utilisés pour faire fonctionner des équipements installés sur des véhicules routiers ou ferroviaires

montre que ces dernières mentionnent expressément un équipement « utilisé ou destiné à une utilisation durant le transport ». Cette formulation ne figure pas au 1.1.3.7 a), ce qui laisse une marge d'interprétation.

Alors que certaines délégations ont estimé que l'exemption prévue au 1.1.3.7 a) du RID et de l'ADR pouvait également s'appliquer aux équipements utilisés uniquement au lieu de destination, d'autres ont mis en garde contre une interprétation trop large. Un large consensus s'est toutefois dégagé quant à la nécessité de préciser le libellé afin d'éviter toute divergence d'interprétation. La Réunion commune a recommandé de soumettre la question au nouveau groupe de travail informel sur les

batteries du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU.

Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN se tiendra du 24 au 27 mars 2026 à Berne. Il s'agira de la première session du cycle biennal 2026-2027. Elle portera principalement sur les nouvelles propositions pour les éditions 2029 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Des corrections mineures seront également apportées aux textes déjà adoptés pour les éditions 2027.

Jochen Conrad
Katarina Burkhard

RÉSULTATS DE LA 19^e SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID

Luxembourg, 18-21 novembre 2025

La 19^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID s'est tenue du 18 au 21 novembre 2025 à Luxembourg, sur invitation du Grand-Duché de Luxembourg. Dix-sept 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 cinq associations internationales ont pris part aux travaux. C'est M^{me} Yuriko Backes, ministre de la mobilité et des travaux publics du Luxembourg, qui a ouvert la session.

Dernière possibilité d'examen de propositions pour l'édition 2027 du RID, cette session est venue clore le cycle biennal 2024-2025.

La présidente, le vice-président ainsi que le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » s'étaient entendus en amont de la session pour intégrer les travaux du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » directement dans les délibérations du Groupe de travail permanent, pour des raisons de temps et par souci d'économie.

Conclusions du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

Très grands conteneurs-citernes – Charges théoriques prévues au 6.8.2.1.2 du RID

Le Groupe de travail permanent a

décidé de l'introduction au 6.8.2.1.2 d'un nota explicatif précisant que les charges théoriques pour les conteneurs-citernes en trafic ferroviaire sont applicables aux transports soumis aux restrictions de manœuvre définies pour les wagons porteurs de la classe F-II dans la norme EN 12663.

Il est ressorti des discussions que pour garantir la pleine manœuvrabilité (p. ex. triage à la bosse) des wagons porteurs chargés de très grands conteneurs-citernes, une catégorie distincte devrait être introduite pour les très grands conteneurs-citernes ; dans ce cas, il serait également nécessaire d'utiliser des wagons porte-conteneurs de la catégorie F-I selon la norme EN 12663. Des adaptations plus étendues des prescriptions pourront être examinées, lorsqu'une nouvelle classe de conteneurs-citernes aura éventuellement été définie.

Mesures de protection contre les explosions sur les wagons équipés d'installations électriques (par exemple attelage automatique numérique)

Dans le cadre de l'introduction des attelages automatiques numériques (pour lesquels sont également prévus une ligne électrique de 400 V CA sur l'ensemble du train ainsi que des batteries supplémentaires de 48 V CC pour le fonctionnement des attelages et de capteurs

éventuels sur les wagons), le Groupe de travail permanent a confirmé la nécessité de mesures spéciales de protection contre les explosions lors de la circulation dans des zones potentiellement explosives (p. ex. sites de chargement).

Le Groupe de travail est finalement convenu que des exigences concrètes en matière de protection contre les explosions étaient préférables à une homologation ATEX¹ distincte. Les prescriptions de l'ADR en la matière ont été mentionnées en guise de cadre de référence technique.

Étant donné que les dispositions de technique des véhicules du RID vont être transférées dans la prescription technique uniforme applicable au sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises » (PTU Wagons) du côté de la COTIF et dans la spécification technique d'interopérabilité du sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises » (STI Wagons) du côté de l'Union européenne, c'est de préférence dans ces dernières que devront être intégrées les futures exigences. L'Agence de l'UE pour les chemins de fer est convenue de la mise en place ultérieure d'un groupe de travail composé d'expertes et experts du RID et de l'interopérabilité technique, qui serait notamment chargé : de vérifier l'applicabilité de la directive ATEX aux wagons de marchandises dangereuses, d'évaluer si les dispositions pertinentes de l'ADR peuvent être reprises pour les véhicules ferroviaires, de

¹ Voir directive 2014/34/UE du Parlement européen et du Conseil relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant les appareils et les systèmes de protection destinés à être utilisés en atmosphères explosibles (directive ATEX).

prendre en compte un large éventail d'applications électriques (au-delà des attelages automatiques numériques) et de déterminer si des mesures de protection particulières sont nécessaires dans le RID pour certaines marchandises.

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

Approbation des textes adoptés en 2023, 2024 et 2025 pour l'édition 2027 du RID

Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a approuvé un document préparé par le Secrétariat contenant tous les textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2024 et 2025 et par le Groupe de travail permanent lui-même en 2023 et 2024. Il a de plus repris toutes les modifications supplémentaires adoptées pour l'ADR aux mois de mai et novembre 2025 par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU (WP.15), pour autant qu'elles étaient également pertinentes pour les chemins de fer.

Dans la mesure où la dernière Réunion commune RID/ADR/ADN en date (Genève, 17-25 septembre 2025) avaient laissé certains projets de modifications entre crochets, le Groupe de travail permanent est convenu de ne retirer ceux-ci qu'à sa 20^e session (Berne, 27 et 28 mai 2026), après confirmation des modifications par la Réunion commune à sa session suivante (Berne, 24-27 mars 2026).

Transfert des prescriptions de technique des véhicules du RID vers les PTU/STI

Modification de la STI Wagons et de la PTU Wagons

L'Agence de l'UE pour les chemins de fer a informé le Groupe de travail permanent de la publication du règlement d'exécution (UE) 2025/2064 du 14 octobre 2025 modifiant la STI Wagons. Ce règlement d'exécution régit entre autres le transfert des exigences du RID en matière de technique des véhicules vers la STI Wagons.

Le Secrétariat a indiqué pour sa part que le transfert concomitant de ces exigences dans la PTU Wagons devait encore être confirmé par la Commission d'experts techniques de l'OTIF en juin 2026 et que la notification des modifications pour l'édition 2027 du RID en dépendrait.

Marquage WE

Pour la nouvelle sous-section 7.1.2.3, il a été décidé d'introduire des précisions relatives au marquage des wagons avec les codes alphanumériques des dispositions spéciales d'équipement des wagons (WE) et de renvoyer à la PTU Wagons quant à la forme des marques. En outre, une note de bas de page a été ajoutée afin d'attirer l'attention sur la disposition transitoire spécifique (tableau A.2, annexe A de la PTU Wagons).

Adaptations nécessaires des modifications décidées en 2023

La difficulté principale soulevée par le transfert d'exigences du RID vers

la PTU et la STI Wagons concerne la longue période transitoire nécessaire pour passer des marques TE (TE 22/TE 25)² aux marques WE³, en raison du fait :

- que les nouvelles marques WE ne devront être apposées que sur les wagons-citernes construits à compter du 1^{er} janvier 2027 sur la base d'agrément de type délivrés après le 31 décembre 2026 ;
- que les wagons-citernes ont une durée de vie estimée à 40 ans ;
- que jusqu'au 31 décembre 2032, il reste possible de construire des wagons-citernes sur la base d'agrément de type délivrés avant le 31 décembre 2026, auquel cas ce sont alors les marques des dispositions spéciales TE 22 et TE 25 qui doivent figurer sur la citerne.

À la lumière de ces éléments, diverses solutions transitoires ont été examinées. La question se posait notamment de savoir si, eu égard aux wagons-citernes existants et à ceux qui seront construits avant le 1^{er} janvier 2033 sur la base d'agrément délivrés avant le 31 décembre 2026, les dispositions spéciales TE devaient rester facilement consultables.

Le Groupe de travail permanent est convenu de deux dispositions transitoires générales (entre crochets), l'une pour les wagons-citernes au 1.6.3, l'autre pour tous les autres wagons dans une nouvelle section 1.6.5, qui permettront la poursuite de l'utilisation des wagons-citernes et wagons construits avant

² Les codes alphanumériques commençant par les lettres « TE » renvoient aux dispositions spéciales d'équipement des citernes RID. Dans le RID 2025, la disposition spéciale « TE 22 » renferme des exigences relatives aux éléments d'absorption d'énergie ; la disposition spéciale « TE 25 » prévoit les mesures visant à empêcher le chevauchement des tampons et à limiter les dommages en cas de chevauchement.

³ Les codes alphanumériques commençant par les lettres « WE » renvoient aux dispositions spéciales d'équipement des wagons qui doivent être nouvellement intégrées dans l'édition 2027 du RID. Celles-ci ne contiendront que des objectifs de protection et renverront aux PTU et STI pour les exigences techniques détaillées applicables aux véhicules.

le 1^{er} janvier 2033 sur la base d'agrément délivrés avant le 31 décembre 2026 et ne portant pas de marque WE.

Un groupe de travail informel sera convoqué début 2026 dans le but d'améliorer la qualité des textes adoptés et de déterminer comment conserver le contenu des dispositions spéciales TE 22 et TE 25 a), d), e) dans le règlement.

Mise à jour du guide sur le RID

En conséquence du transfert d'exigences du RID vers la PTU et la STI Wagons, le Groupe de travail permanent a recommandé des modifications au guide sur le RID. Il s'agissait de préciser qu'à partir du 1^{er} janvier 2027, les exigences techniques détaillées relatives aux wagons ne figureront plus dans le RID lui-même, mais dans la PTU et la STI Wagons ; le RID contiendra quant à lui les objectifs de protection et des renvois aux PTU et STI.

Un tableau de concordance indiquant où retrouver les dispositions du RID 2025 dans le RID 2027 et dans l'appendice I à la PTU et à la STI Wagons sera publié sur le site Internet de l'OTIF.

Pare-étincelles

Le Groupe de travail permanent a décidé d'arrimer les prescriptions du RID relatives aux pare-étincelles aux nouvelles exigences techniques introduites dans la STI Wagons par le règlement d'exécution (UE) 2025/2064. Les tôles pare-étincelles requises dans les dispositions spéciales W 2⁴ et W 8⁵ devront à l'avenir satisfaire aux exigences

de la PTU et de la STI Wagons via la nouvelle disposition spéciale d'équipement des wagons WE 6⁶.

Emploi du terme « véhicule » dans le RID

Le Groupe de travail permanent s'est penché sur le terme « véhicule », dont le sens varie parfois dans le RID. En effet, selon le contexte, celui-ci désigne des véhicules ferroviaires et/ou routiers, ce qui peut entraîner des problèmes d'interprétation dans la pratique. Sur la base d'un document préparé par le Secrétariat, qui recensait toutes les occurrences du terme et proposait des clarifications concrètes pour chacune, le Groupe de travail permanent est convenu d'un ensemble de précisions à apporter, qui seront soumises à la Commission d'experts du RID pour adoption. Ainsi, « véhicule » sera remplacé par le terme « véhicule routier », chaque fois qu'il est utilisé au sens de l'ADR. En revanche, lorsque « véhicule » est utilisé pour désigner à la fois les véhicules ferroviaires et les véhicules routiers, ces deux types seront explicitement mentionnés.

Mesures de sécurité pour le transport d'ammoniac

Le Groupe de travail permanent s'est intéressé au transport d'ammoniac à la lumière d'un document soumis par les Pays-Bas qui abordait le déraillement survenu le 25 décembre 2022 en Serbie, lors duquel les dommages subis par un couvercle de trou d'homme saillant ont provoqué la fuite de grandes quantités d'ammoniac. Or, il semblerait qu'un couvercle de trou

d'homme encastré ou saillant plus haut que les écrous aurait permis d'éviter la fuite.

Il est ressorti des discussions que diverses solutions techniques (p. ex. couvercle de dôme abaissé ou couvercle de dôme avec écrous renforcés) sont déjà appliquées. Il conviendrait néanmoins d'examiner si des dispositions complémentaires seraient appropriées, non seulement pour l'ammoniac, mais aussi, le cas échéant, pour d'autres gaz toxiques et corrosifs. Compte tenu des répercussions possibles sur d'autres équipements de citernes (p. ex. soupapes de sécurité) et de la nécessité d'un traitement cohérent des wagons-citernes, des conteneurs-citernes et des véhicules-citernes, le Groupe de travail permanent a recommandé de poursuivre la discussion dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Les Pays-Bas ont annoncé qu'ils réviseraient leur proposition à la lumière des commentaires reçus.

Résidus sur la surface extérieure de la citerne pendant le transport

Le Groupe de travail permanent a examiné la question de l'interprétation pratique des prescriptions du RID relatives aux résidus de produit de remplissage sur la surface extérieure des citernes. Cette discussion faisait suite à un rapport néerlandais constatant une augmentation des cas de fuites ou d'adhérence de résidus de matières transportées, telles que du fioul lourd, sur les chaînes, les robinets et la surface extérieure de wagons-citernes. Les Pays-Bas ont demandé confirmation

⁴ « W 2 » est une disposition spéciale pour le transport en colis de matières et objets de la classe 1. Aux termes du RID 2025, le transport de matières et d'objets des sous-classes 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 et 1.6 doit s'effectuer dans des wagons équipés de tôles pare-étincelles réglementaires.

⁵ « W 8 » est une disposition spéciale pour le transport de colis munis de l'étiquette supplémentaire conforme au modèle n° 1 (propriétés explosives). Seuls les wagons équipés de tôles pare-étincelles réglementaires peuvent être utilisés pour ce type de transport.

⁶ La nouvelle disposition spéciale d'équipement des wagons « WE 6 » qui sera introduite dans le RID 2027 renverra à la PTU Wagons (appendice I, partie B), en ce qui concerne les exigences relatives aux pare-étincelles.

de leur interprétation des 4.3.2.4.1 et 4.3.2.3.5 du RID, selon laquelle la présence de la matière transportée sur la surface extérieure de la citerne pendant le transport doit être considérée comme une non-conformité au RID.

La discussion a révélé une certaine disparité des pratiques administratives à l'échelle européenne. Certaines délégations ont ainsi confirmé sur le principe l'interprétation néerlandaise et indiqué que les wagons concernés devaient être nettoyés avant de pouvoir poursuivre leur route ; d'autres ont souligné la nécessité d'une évaluation au cas par cas, en particulier pour des matières telles que le fioul lourd (distinction entre les résidus anciens solidifiés et les résidus récents huileux). En effet, le texte mentionne explicitement les « résidus dangereux » et ne devrait donc pas s'appliquer à tous les types de résidus : le critère déterminant est de savoir s'il existe un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, ou si les installations importantes pour la sécurité s'en trouvent compromises.

Le fait que certaines adhérences ne pouvaient pas être évitées dans la pratique a également été abordé, de même que la responsabilité des parties prenantes dans la chaîne de transport (en particulier du remplisseur et de l'entreprise ferroviaire). En conclusion, le Groupe de travail permanent a constaté que les résidus dangereux devaient être considérés comme non conformes, mais qu'il convenait généralement d'évaluer la situation au cas par cas. Il a estimé qu'une meilleure communication et une notification systématique des défauts aux

remplisseurs étaient déterminantes aux fins de l'identification d'éventuels problèmes structurels.

Accident à Hustopeče nad Bečvou

Le Groupe de travail permanent a pris note d'un rapport intermédiaire des autorités tchèques sur le grave accident du 28 février 2025 en gare de Hustopeče nad Bečvou, lors duquel un train de marchandises a déraillé et dix-sept wagons-citernes chargés de 1 000 tonnes de benzène ont pris feu. L'accident n'a fait aucun blessé, mais a causé pour plus de 20 millions d'euros de dégâts, la plus grande partie des coûts correspondant à la réparation des dommages environnementaux.

En attendant la généralisation des systèmes techniques de protection des trains, comme l'ETCS, il a été suggéré de réviser les règles d'exploitation de manière notamment à éviter que le conducteur puisse être distrait par le personnel de bord et à garantir qu'il soit informé à l'avance des travaux sur la ligne et des éventuelles restrictions de vitesse. Le Groupe de travail permanent est convenu de revenir sur la question dès que le rapport final sera disponible.

Divers

Traductions nationales du RID

Le Secrétariat a de nouveau prié les États parties au RID de lui transmettre un lien vers leur traduction nationale du RID afin que

celui-ci puisse être publié sur le site Internet de l'OTIF. La Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la Hongrie, la Lettonie, les Pays-Bas, la République tchèque, la Slovaquie et la Suède y ont déjà procédé (liens disponibles sur le site Internet de l'OTIF, sous Textes juridiques > [Marchandises dangereuses – RID](#)).

Prochaine session

La 20^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu les 27 et 28 mai 2026 à Berne. Des corrections mineures pourront encore être apportées aux décisions déjà prises pour l'édition 2027 du RID et les dernières décisions de la Réunion commune (Berne, 24-27 mars 2026) seront prises en compte. La session du Groupe de travail permanent sera suivie, l'après-midi du 28 mai 2026, par la 59^e session de la Commission d'experts du RID, lors de laquelle toutes les modifications devant entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2027 seront formellement adoptées.

Katarina Burkhard

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2026

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
24-27 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne - Suisse
14 avril	3 ^e session de l'Autorité de surveillance		Berne - Suisse
19-20 mai	142 ^e session du Comité administratif		Berne - Suisse
27-28 mai	20 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse
28 mai	59 ^e session de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse
9 juin	18 ^e session de la Commission d'experts techniques		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
10-11 juin	58 ^e réunion du Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH)		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
23-24 juin	9 ^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2026

DATE	ÉVÉNEMENT	ORG.	LIEU
26 mars	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
5-8 mai	119 ^e session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
6-8 mai	Forum international des transports – Sommet 2026	FIT – OCDE	Leipzig - Allemagne
19-22 mai	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
20-21 mai	Groupe de travail CIV	CIT	Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
24-25 juin	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	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 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

© 2026 OTIF. Œuvre sous licence ouverte [CC BY](#).

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne

Tél. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org

