



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires

Bulletin
des transports
internationaux
ferroviaires

Sommaire

Travaux des organes généraux de l'OTIF

Comité administratif

111^{ème} session – Berne, 13/14.5.2009 – p. 15

Questions juridiques concernant la COTIF

Révision de la COTIF

Commission de révision

24^{ème} session – Berne, 23-25.6.2009 – p. 16

Publications et liens intéressants, p. 16

Transport des marchandises dangereuses

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15, CEE/ONU)

86^{ème} session – Genève, 5-8.5.2009 – p. 17

Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

Bruxelles, 11/12.6.2009, p. 18

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE/ONU)

35^{ème} session – Genève, 22-26.6.2009 – p. 20

Publications et liens intéressants, p. 22

Thèmes du domaine technique/admission

Consultation des Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE sur les projets de STI

Atelier de l'OTIF – Zagreb, 2-5.6.2009 – p. 23

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU)

63^{ème} session – Genève, 30.3-1.4.2009 – p. 23

Forum international des transports 2009

Leipzig, 26-29.5.2009 – p. 24

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Conférence des Ministres – XXXVII^{ème} session – Astana, 4/5.6.2009 – p. 25

Autres activités

1^{er} Forum international des transporteurs du pourtour méditerranéen

Alep, 26-28.4.2009, p. 26

Visite du Secrétaire général en Jordanie

Amman, 29.4-1.5.2009, p. 26

Atelier de travail « Trafic ferroviaire eurasiatique »

Istanbul, 9/10.6.2009, p. 27

Jurisprudence

Cour d'Appel de Rouen (France) – Arrêt du 15.11.2007 – Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs – Démarcation entre la responsabilité contractuelle et extra-contractuelle (droit national) – p. 27

Last but not least

Au bon vieux temps, p. 31

Abonnement annuel au Bulletin : Frs. 48,-
Les commandes sont à adresser à :

Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)
Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Berne
Tél. : + 41 31 359 10 10
Fax : + 41 31 359 10 11
Internet : www.otif.org
E-mail : info@otif.org

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Publication trimestrielle de l'OTIF

La reproduction des études ainsi que de tous les textes traduits par le Secrétariat de l'OTIF n'est autorisée que sous réserve de la citation précise de la source. - Les opinions émises dans les études signées n'engagent que les auteurs.

Travaux des organes généraux de l'OTIF

Comité administratif

111^{ème} session

Berne, 13/14 mai 2009

Pour sa 111^{ème} session, le Comité administratif s'est réuni à Berne, les 13 et 14 mai 2009, sous la Présidence de l'Espagne.

Au cours d'une session à l'ordre du jour particulièrement chargé, les discussions du Comité ont essentiellement porté sur le résultat financier 2008, sur des questions de personnel et sur la préparation de la 9^{ème} Assemblée générale.

Dans le **domaine financier**, le Comité a approuvé le Rapport de gestion financière 2008. Il a fixé, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives des Etats membres pour l'année 2008 à Frs. 3'099'660.-. Il a aussi pris note de la situation financière générale de l'OTIF, qu'il a jugé satisfaisante, et de la situation des placements.

Le Comité a également approuvé le Rapport de gestion 2008.

En matière de personnel, le Comité a approuvé un certain nombre de modifications du Statut du personnel

du Secrétariat de l'Organisation. Par ailleurs, il a décidé, d'une part, de renforcer le personnel du Secrétariat, afin que l'Organisation puisse faire face aux défis qu'elle a et qu'elle aura à relever dans un proche avenir, et d'autre part, de demander à la 9^{ème} Assemblée générale de prendre les décisions nécessaires pour confirmer et soutenir les décisions qu'il a prises à ce sujet.

Dans le cadre de la préparation de la 9^{ème} **Assemblée générale**, le Comité a entre autres traité des questions suivantes : élection du Secrétaire général pour la période du 1^{er} janvier 2010 au 31 décembre 2012, rapport d'activité du Comité pour la période du 1^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009, composition du Comité pour la période du 1^{er} octobre 2009 au 30 septembre 2012 et montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation entre 2010 et 2012.

Pour finir, le Comité a encouragé le Secrétaire général à tout mettre en œuvre pour que la **Serbie** s'acquitte de ses obligations financières vis-à-vis de l'Organisation.

La 112^{ème} session du Comité administratif se tiendra, les 25 et 26 novembre 2009. Il s'agira de la première réunion du Comité administratif, dans la composition décidée par la 9^{ème} Assemblée générale.

Questions juridiques concernant la COTIF

Révision de la COTIF

Commission de révision

24^{ème} session

Berne, 23-25 juin 2009

La présente session marque la reprise, après une interruption de quelque dix années, des sessions de la Commission de révision. Son principal objectif était adapter les Appendices E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) de la COTIF aux évolutions survenues entre-temps dans le domaine du droit de la CE. Dans un premier temps toutefois, la Commission a dû se doter d'un Règlement intérieur modernisé. Elle a par ailleurs saisi cette occasion non seulement pour éliminer le « franc-or », en modifiant les dispositions de l'article 9 (Unité de compte) de la Convention qui relevaient de sa compétence, mais aussi pour s'exonérer, par des suppressions à l'article 27 (Vérification des comptes), de l'obligation de devoir organiser une session à la moindre modification de ces dispositions vraiment très détaillées.

En ce qui concerne les modifications des CUI, la Commission a pu s'appuyer sur les résultats d'un « groupe CUI » composé de représentants de la Commission européenne et du Secrétariat de l'OTIF ainsi que d'experts en droit des Etats membres de l'Union européenne (UE) et de Suisse, qui, lors de plusieurs sessions, avait identifié des aspects incompatibles, pouvant donner matière à litige, entre le droit de la CE et les CUI et avait élaboré des propositions de solutions correspondantes.

De façon similaire, un « groupe Schweinsberg », qui existe depuis 2004 et auquel ont pu participer tous les Etats membres de l'OTIF, la Commission européenne et les organisations du secteur, avait entrepris d'adapter les Appendices APTU et ATMF aux instruments juridiques communautaires, considérablement élargis depuis l'adoption des Appendices, notamment dans les domaines de la sécurité ferroviaire et de l'interopérabilité. Comme on pouvait s'y attendre, la volonté qui a ici prévalu jusqu'au bout a été de définir encore plus clairement à quel moment, pour ce qui concerne l'application des dispositions techniques relatives au matériel ferroviaire utilisé en trafic international ferroviaire, le droit communautaire est prioritaire par rapport à celui de la COTIF et à quel moment il ne l'est pas, et

quels sont les types d'agrément et de certificats techniques qui doivent faire l'objet d'une reconnaissance mutuelle.

La Commission de révision a suivi dans une large mesure les propositions des deux groupes de travail et s'est entendu non seulement sur des textes modificatifs, mais aussi sur les Rapports explicatifs afférents. Ceux-ci concernant aussi des dispositions relatives par exemple au champ d'application, qui relèvent de la compétence de l'Assemblée générale de l'OTIF, il faudra encore attendre le vote de l'Assemblée, dont la 9^{ème} session, les 9 et 10 septembre 2009, fournira l'occasion.

Si la procédure de mise en vigueur des modifications pouvait être lancée avant la fin du mois d'octobre 2009, les modifications pourraient entrer en vigueur au 1^{er} octobre 2010. Les Appendices ne produiront toutefois pleinement leur effet qu'au moment où les problèmes d'incompatibilité auront trouvé une issue positive, permettant de fait le retrait des réserves de non-application formulées par plusieurs Etats membres.

(Traduction)

Publications et liens intéressants

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3268/2009, p. 252-254 – Limitations d'indemnités. Panorama (M. Tilche)

Idem, n° 3270/2009, p. 282-284 – Conteneurs. Limites d'indemnités (M. Tilche)

Idem, n° 3271/2009, p. 297/298 – Déclaration d'intérêt spécial. A quoi bon ? (M. Tilche)

Idem, n° 3276/2009, p. 376/377 – Accident. Sort des « autres frais » (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, éditions/Ausgaben/editions 3/2009, 4/2009, 5/2009

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 63/2009, S. 1 – Neues Recht für den Seetransport. Die Rotterdam Rules“ sollen Haag-Visby-Regeln ersetzen (P. Wörnlein)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 4/2009, S. 145-149 – Implementation des Budapester Übereinkommens über den Vertrag für die Güterbeförderung in der Binnen-

schiffahrt (CMNI) (Th. Hacksteiner); S. 162-167 – Haftung bei der Personenbeförderung. Rechtliche Entwicklungen im Bereich der internationalen Personenbeförderung (K.F. Haak)

Idem, Nr. 5/2009, S. 213-215 – Passagierrechte und technische Defekte. Die Rechtsprechung des EuGH zu Art. 5 Abs. 3 VO 261/2004. Zugleich eine Anmerkung zum Urteil vom 22.12.2008, Rs. C-549/07 (Ch. Giesecke)

Idem, Nr. 6/2009, S. 233-239 – Neue Rechtsprechung zur Verjährung im Transportrecht (K.-H. Thume); S. 245-251 – Der Ausfall eines Zuges im internationalen Zugverkehr (W. Kunz)

Transport des marchandises dangereuses

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15, CEE/ONU)

86^{ème} session

Genève, 5-8 mai 2009

La 86^{ème} session du WP.15 s'est tenue à Genève du 5 au 8 mai 2009. Vingt-quatre Etats, la Commission européenne ainsi que six organisations non gouvernementales étaient représentés.

Consignes écrites

Interprétation des nouvelles dispositions

Dès la 84^{ème} session du WP.15, une discussion avait eu lieu sur la question de savoir dans quelle mesure le modèle des consignes écrites prescrit à la sous-section 5.4.3.4 de l'ADR pouvait être modifié. A l'époque, le WP.15 était majoritairement d'avis que le modèle prescrit ne devait pas être modifié et que les informations complémentaires destinées au conducteur telles que par exemple les numéros d'appel d'urgence devaient apparaître sur une fiche jointe séparée. La Suède a de nouveau abordé le sujet lors de cette session de façon à obtenir des autres Etats membres des réponses aux questions suivantes :

- des formats différents tels que par exemple des dépliants sont-ils autorisés pour les consignes écrites ?

- Les consignes écrites doivent-elles être imprimées en couleur ou des photocopies noir-et-blanc suffisent-elles ?

- L'apposition d'informations telles que des numéros d'appel d'urgence, des logos et des contacts sur les consignes écrites est-elle autorisée ?

Le WP.15 a confirmé que le libellé de la sous-section 5.4.3.4 applicable depuis le 1^{er} janvier 2009 ne prescrit aucun format spécifique pour les consignes écrites. L'utilisation de formats différents du format A4 est donc autorisée pourvu que les consignes écrites restent lisibles et que la présentation sur quatre pages soit respectée. Pour des raisons d'identification des étiquettes de danger, une impression couleur est absolument obligatoire. Le WP.15 a confirmé sa précédente décision selon laquelle l'intégration d'indications complémentaires ou d'un logo d'entreprise n'est pas autorisée. Celles-ci devraient figurer dans un document séparé.

Intégration du symbole des matières dangereuses pour l'environnement

La Suède a également soumis une proposition visant à intégrer le symbole des matières dangereuses pour l'environnement dans la liste des étiquettes de danger figurant dans les consignes écrites de façon à donner au conducteur des informations sur les caractéristiques du danger et les consignes opératoires. Diverses délégations se sont prononcées contre cette proposition dans la mesure où cela pourrait se traduire pour les matières de la classe 9 (numéros ONU 3077 et 3082), dont le danger principal réside dans le fait d'être dangereuses pour l'environnement, par une redondance avec l'étiquette de danger selon le modèle 9 et, pour les matières des autres classes, pour lesquelles le fait d'être dangereuses pour l'environnement ne constitue qu'un risque annexe, par des consignes opératoires contradictoires et inappropriées en cas de libération de ces matières.

Au terme des discussions conduites dans le cadre de la Réunion commune en vue de l'identification des matières dangereuses pour l'environnement et de leur indication dans le document de transport, la Suède décidera si une proposition révisée sera soumise.

Indication d'un renvoi à l'édition de l'ADR

Enfin, la Suède a soumis une proposition visant à indiquer sur les consignes écrites à quelle édition de l'ADR ces consignes correspondent. En cas de modifications des consignes écrites dans les éditions futures de l'ADR, cette mesure permettrait de contrôler plus

facilement si les conducteurs sont bien en possession de la version actuelle. Cette proposition a été refusée dans la mesure où cette disposition se traduirait par le fait que les consignes écrites devraient être réimprimées même s'il n'y a eu absolument aucune modification dans une nouvelle édition de l'ADR.

Cette discussion revêt également une grande importance pour le travail de la Commission d'experts du RID car il est envisagé d'intégrer également dans l'édition 2011 du RID, pour la première fois, des dispositions relatives aux consignes écrites.

Certificat de formation des conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses

Le Royaume-Uni avait soumis un document au moyen duquel le chapitre 8.2 de l'ADR (Dispositions relatives à la formation de l'équipage des véhicules) devait être révisé de façon, d'une part, à autoriser des cours généraux et spécialisés restreints pour le transport en citernes limitées à certaines marchandises dangereuses ou à une certaine classe/certaines classes de marchandises dangereuses et, d'autre part, à créer un modèle uniforme de certificat de formation de l'ADR, ainsi que les représentants du Portugal et de l'IRU l'avaient déjà demandé lors de la dernière session.

Ces modifications du chapitre 8.2 ont été adoptées en grande partie, la discussion concernant certains points de détail tels que par exemple les dispositions transitoires pour les anciens certificats de formation, devant être poursuivie lors de la prochaine session.

Restrictions au passage de véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers

Le WP.15 a pris acte des mesures prises dans différents Etats contractants à l'ADR conformément à la section 1.9.5 pour catégoriser les tunnels dont le passage doit, jusqu'à expiration de la disposition transitoire visée à la sous-section 1.6.1.12 (31 décembre 2009), être soumis à des restrictions.

Restrictions à la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses

Le représentant de la Fédération de Russie a informé qu'une autorisation préalable des autorités de la Fédération était nécessaire pour les transports internationaux, sur le territoire de la Fédération de Russie, de marchandises dangereuses à risque potentiel élevé énumérées à la section 1.10.5, pour lesquels un plan de sûreté doit être établi.

Matières infectieuses

Le WP.15 a pris acte d'un document de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) relatif à la classification des échantillons et cultures contenant le virus de la grippe porcine A (H1N1). Selon ce document, les échantillons prélevés sur des êtres humains ou des animaux soupçonnés d'avoir été infectés par le virus de la grippe porcine A (H1N1), doivent être transportés sous le numéro ONU 3373 Matière biologique, catégorie B, tandis que les cultures virales doivent être transportées sous le numéro ONU 2814 Matière infectieuse, dangereuse pour l'homme.

(Traduction)

Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

Bruxelles, 11/12 juin 2009

La 10^{ème} réunion du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID s'est tenue les 11 et 12 juin 2009 à Bruxelles sur invitation du Service Public Fédéral Mobilité et Transports belge. Cette réunion avait notamment pour thèmes principaux la question de l'équipement des wagons transportant des marchandises dangereuses en détecteurs de déraillement et la surveillance de la conduite d'air principale.

Détection de déraillement

Monsieur Walter (société Knorr-Bremse) a informé sur les essais du détecteur de déraillement EDT 101 qui ont été réalisés, à la demande de la Suède et de la Finlande, entre janvier et avril 2009, à températures ambiantes très basses. Cinq wagons-citernes ont été en l'occurrence équipés de détecteurs de déraillement et d'un boîtier GPS/GSM. Les essais se sont déroulés à des températures moyennes de - 15 °C, avec pour trois jours, des températures inférieures ou égales à - 25 °C. Un rapport écrit sur les essais, au cours desquels aucun déclenchement intempestif n'a été constaté, sera achevé à l'automne 2009 et soumis à la Commission d'experts du RID.

Le représentant de l'Allemagne a informé sur les discussions qui ont eu lieu au sein du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires de la Commission européenne sur la question de la détection de déraillement et sur les délibérations qui ont eu lieu avec la participation des membres de la Commission d'experts

du RID concernant le projet de rapport présenté par l'Agence ferroviaire européenne (ERA).

Le représentant de l'ERA a rappelé que lors de la réunion du 2 avril 2009 qui s'est tenue à Lille en présence de représentants de la Commission européenne, de l'ERA et de la Commission d'experts du RID, l'approche générale adoptée par l'ERA pour son étude n'a pas été remise en question alors que les avis divergeaient concernant sa recommandation. La décision définitive de la Commission européenne concernant ce rapport sera maintenant prise au niveau politique, et ce, d'une part, au sein du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (12 juin 2009) et, d'autre part, au sein du Comité de réglementation des marchandises dangereuses (6 juillet 2009).

Dans la discussion qui a suivi, les points suivants ont été notamment soulignés :

- Compte tenu de la rareté des déraillements faisant intervenir des marchandises dangereuses, la base de données utilisée est insuffisante pour obtenir des statistiques fiables.
- On constate une certaine contradiction entre le fait que l'ERA s'abstienne de toute recommandation en matière de détection de déraillement pour le transport de marchandises dangereuses et le fait que parallèlement la STI Transport à grande vitesse exige qu'un déraillement soit rapidement constaté.
- Il conviendrait parallèlement d'analyser les causes des déraillements (p. ex. le état de l'infrastructure, état du matériel du wagon, défaillance humaine). Cela va cependant au-delà du domaine de compétence de la Commission d'experts du RID et de son Groupe de travail.
- Il est difficile de comprendre pourquoi une technique parvenue à maturité ne peut pas être mise en œuvre au niveau européen alors que la preuve a déjà été fournie qu'elle peut réduire l'ampleur des accidents (Cornaux/Suisse).
- Outre la société Knorr-Bremse, il existe à présent deux autres fournisseurs de détecteurs de déraillement, qui ne disposent cependant pas encore d'un agrément UIC. En outre, un quatrième fournisseur envisage de développer un détecteur de déraillement qui, au lieu de mesurer les débitements verticaux, mesure la géométrie des voies et des roues. Cette situation de concurrence naissante peut entraîner une réduction des prix et un

amortissement anticipé par rapport à ce qui était supposé dans l'étude.

Le représentant de l'ERA a expliqué que dans son rapport, l'ERA n'a pas remis en cause le détecteur de déraillement, mais souligné que la prévention des déraillements devrait être mieux étudiée avant d'imposer l'introduction des détecteurs. Les sociétés ferroviaires devant procéder à une évaluation des risques, cela pourrait conduire à un équipement volontaire en détecteurs de déraillement à l'échelle nationale. Ce serait possible dans les conditions à définir par l'autorité de sécurité nationale.

Le Groupe de travail a été finalement d'accord pour dire qu'il n'était pas nécessaire de poursuivre la discussion technique au sein du Groupe de travail pour préparer la décision politique de la Commission d'experts du RID.

Surveillance de la conduite d'air principale/Contrôle de l'air de freinage

Monsieur le Dr. Walter (société Knorr-Bremse) a présenté dans son exposé différents accidents dont la cause réside dans un essai de freinage défectueux ou non effectué.

Il a expliqué qu'il existe actuellement plusieurs possibilités techniques qui permettraient d'exclure toute défaillance humaine dans ce domaine :

- a) pose d'un dispositif de queue de train connecté à la conduite d'air principale au niveau du dernier wagon, lequel mesure en particulier la pression de la conduite d'air principale et peut, en cas d'urgence, être également déclenché par le conducteur de la motrice de façon à purger la conduite d'air principale. Le poids du dispositif (env. 15 kg), le renvoi et le risque de vol posent en l'occurrence problème ;
- b) capteurs intégrés au circuit de freinage de la locomotive, lesquels mesurent le débit dans la conduite d'air principale à l'activation et à la désactivation des freins, associés à un algorithme logiciel qui, à partir de ce résultat de mesure, estime la longueur de la conduite d'air principale ou le nombre de wagons ;
- c) frein de wagon de marchandises à commande électronique, déjà introduit en Amérique du Nord et du Sud, en Afrique du Sud et en Australie, mais qui présuppose une alimentation électrique des wagons de marchandises.

En raison des problèmes précédemment mentionnés, il convient, à son avis, de privilégier pour le moment la mesure du débit dans la conduite d'air principale.

Le représentant de l'Allemagne avait regroupé dans un document l'ensemble des connaissances acquises à ce jour par le Groupe de travail concernant la surveillance de la conduite d'air principale et rassemblé au sein du même document les accidents survenus en Allemagne dans les années 1997 à 2008, et dont la cause réside dans un essai de freinage défectueux.

Il a prié les autres États de bien vouloir fournir leurs données d'accidents et demandé à l'ERA de s'occuper de cette question. Etant donné que des solutions techniques ont existé et ont été mises en œuvre dans d'autres parties du monde, il est politiquement indéfendable qu'une technique correspondante ne soit pas mise en œuvre en Europe.

Le représentant de l'ERA a expliqué que les exigences de la directive relative à la sécurité doivent être respectées pour toute évolution dans le domaine de la sécurité technique du système ferroviaire européen. Conformément à cette directive, les entreprises de transport et les gestionnaires d'infrastructure ferroviaires devraient utiliser un système de gestion de la sécurité au moyen duquel ils surveilleraient eux-mêmes la sécurité. Au plan national, l'autorité chargée de la sécurité et le bureau chargé de l'analyse des accidents devraient réfléchir à la manière dont la sécurité pourrait être développée au niveau national en se fondant sur les rapports sur la sécurité qui devraient être établis chaque année.

Il est ressorti de la suite de la discussion que le mandat que pourrait représenter un vote majoritaire de la Commission d'experts du RID compétente en matière de sécurité des transports ferroviaires de marchandises dangereuses et des États membres de l'UE qui y sont représentés ne suffit manifestement pas à l'ERA pour poursuivre ses études, mais que, conformément à son règlement, il lui faut pour cela un mandat de la Commission européenne ou, étant donné qu'il s'agit d'une question de système ferroviaire, un mandat du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires. Les États membres ont donc été appelés par le président à exiger, par l'intermédiaire de leurs représentants siégeant au Comité de réglementation des marchandises dangereuses de la Commission européenne, la poursuite de mesures techniques visant à éviter les erreurs humaines lors des essais de freinage.

Divers

La représentante de la Belgique a présenté un rapport d'accident concernant un déraillement de trois wagons survenu le 9 juillet 2008. A l'origine de cet accident, on trouve notamment le mauvais positionnement du levier de freinage d'un wagon (« VIDE » au lieu de « CHARGÉ »). Elle a rappelé en l'occurrence le rapport d'accident de la Suède concernant un déraillement survenu le 28 février 2005 à Ledsgård où le mauvais positionnement du levier de freinage avait également été à l'origine de l'accident. Elle a complété en indiquant que les dommages causés par le déraillement de deux wagons auraient pu être réduits grâce à l'emploi d'un détecteur de déraillement.

(Traduction)

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (CEE/ONU)

35^{ème} session

Genève, 22-26 juin 2009

Le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU a tenu sa trente-cinquième session du 22 au 26 juin 2009, sous la présidence de M. R. Richards (Etats-Unis d'Amérique) et la vice-présidence de M. C. Pfauvadel (France). Vingt-six Etats et organisations non gouvernementales étaient respectivement représentés. Il s'agissait de la première session de l'exercice biennal 2009/2010 dont les décisions seront reprises, dans le cadre de l'harmonisation, dans l'édition 2013 du RID/ADR/ADN.

Interprétation des instructions d'emballage P 902 et LP 902

Les instructions d'emballage P 902 et LP 902 s'appliquent au transport du No ONU 3268 générateurs de gaz pour sac gonflable, modules de sac gonflable et rétracteurs de ceintures de sécurité. Elles prescrivent des emballages satisfaisant au niveau d'épreuve du groupe d'emballage III et empêchant tout mouvement des objets ainsi que leur déclenchement involontaire. Elles se voient toutefois aussi assouplies par le fait que les objets peuvent être également transportés sans emballage, du lieu de fabrication à l'usine de montage, dans des dispositifs de manutention, wagons/véhicules ou conteneurs spécialement aménagés.

Les lieux de fabrication et de montage étant souvent très distants les uns des autres, la Suède a remis en question la possibilité d'un transport sans emballage. Le Groupe de travail des matières explosives a cependant estimé que cet assouplissement ne posait aucun problème étant donné que les dispositions spéciales 280 et 289, qui garantissent un niveau de sécurité identique à celui existant pour les objets emballés, demeurent applicables. Le Groupe de travail a cependant reconnu que la présentation dans les deux instructions d'emballage pourrait être améliorée par l'insertion de titres.

Informations à faire figurer dans le document de transport en cas de transport d'artifices de divertissement

A la suite de la catastrophe des artifices d'Enschede (Pays-Bas) en 2000, une disposition a été introduite dans le RID/ADR précisant qu'en cas de transport d'artifices de divertissement, l'autorité compétente ayant approuvé la classification des artifices de divertissement, doit être indiquée dans le document de transport. Les contrôles effectués dans différents ports d'Europe après la mise en vigueur de cette disposition ont néanmoins montré que cette indication figurait dans les documents de transport alors même qu'aucune classification n'avait été effectuée ou alors même que les envois, contrairement à leur classification réelle, étaient affectés du risque le plus faible (1.4G) (v. également le Bulletin 3/2008, p. 32).

Pour diminuer le risque d'envois faussement déclarés, une disposition prescrivant l'indication, dans le document de transport, d'un numéro de référence concret de classification, a été alors introduite à la demande de l'Allemagne et du Royaume-Uni.

Instruction d'emballage P010 – Disposition pour l'utilisation de récipients à pression

A la demande du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), l'utilisation de récipients à pression a été autorisée dans la nouvelle instruction d'emballage P 010 applicable à l'ensemble des chlorosilanes, comme cela était déjà le cas conformément aux instructions d'emballage applicables jusque-là. Étant donné que cette instruction d'emballage P 010 vient d'être introduite, dans le cadre de l'harmonisation, dans l'édition 2009 du RID/ADR/ADN et que la version actuelle du RID/ADR/ADN n'autorise donc pas le transport en récipients à pression, la Belgique avait initié, pour garantir la pratique jusque-là en vigueur, parallèlement pour le transport terrestre européen, les accords particuliers multilatéraux RID 3/2009 et M 207 qui ont été contresignés jusqu'à présent par l'Allemagne, la

France, l'Autriche, la Suisse, la Slovénie et le Royaume-Uni (v. également le Bulletin 1/2009, p. 3).

No ONU 3028 ACCUMULATEURS électriques SECS CONTENANT DE L'HYDROXIDE DE POTASSIUM SOLIDE

Le Sous-comité d'experts de l'ONU a noté que la disposition spéciale 304 au chapitre 3.3 engendre de nombreux malentendus concernant le champ d'application du No ONU 3028 (Accumulateurs électriques secs contenant de l'hydroxyde de potassium solide) dans la mesure où il y est mentionné des types de piles ne correspondant pas à la définition d'origine. Un libellé modifié précisant que cette rubrique ne s'applique qu'aux piles à hydroxyde de potassium sec transportées à l'état désactivé et qui ne sont activées qu'avant usage par addition d'eau, a été adopté à la demande du Secrétariat.

Plusieurs experts ont en l'occurrence défendu l'idée que d'autres piles contenant de l'hydroxyde de potassium sec, à savoir des piles ordinaires en vente dans le commerce, ne représentent un risque particulier ni lors de leur distribution, ni lors de leur collecte pour recyclage ou élimination.

Pour tenir compte des besoins du transport maritime (interdiction de stocker des piles au nickel-hydrure métallique à proximité de sources de chaleur), le nouveau No ONU 3496 PILES AU NICKEL-HYDRURE METALLIQUE a été intégré avec un renvoi à la nouvelle disposition spéciale 117 qui doit être élaborée par l'OMI.

Marquage de l'énergie nominale en wattheures sur les batteries au lithium ionique

La disposition spéciale 188 prévoit que la condition nécessaire à l'exemption des batteries au lithium ionique d'une énergie nominale maximale de 100 wattheures est l'inscription de l'énergie nominale sur ces batteries. Les batteries fabriquées avant le 1^{er} janvier 2009 peuvent cependant être également transportées sans ce marquage jusqu'au 31 décembre 2010.

Cette mesure transitoire a été jugée à présent trop restrictive par le Sous-comité d'experts de l'ONU dans la mesure où elle ne faciliterait pas entre autres le renvoi des batteries en cas d'appel de la garantie. Il a été également mentionné que le marquage a posteriori de la charge de gerbage maximale autorisée sur les grands récipients pour vrac (GRV) par exemple n'est également prescrite que lorsque le grand récipient pour vrac est recyclé ou réparé.

Équipement intentionnellement actif pendant le transport contenant des piles au lithium

L'exemption de la disposition spéciale 188 vaut pour les piles intégrées dans des équipements uniquement si les piles sont protégées d'un endommagement ou d'un court-circuit et si un déclenchement involontaire de l'équipement est empêché. A la demande de la Suisse, l'alinéa e) de la disposition spéciale 188 a été complété de manière à ce que les équipements intentionnellement actifs pendant le transport et qui ne sont pas susceptibles de générer un dégagement de chaleur dangereux (par exemple transmetteurs de radio-identification, montres, capteurs) ne soient pas soumis à cette condition. On s'est orienté en l'occurrence sur une directive qui a été déjà élaborée par l'OACI concernant cette question.

Dans l'intervalle, la Suisse a également soumis à la Réunion commune, au WP.15 et à la Commission d'experts du RID une proposition visant à intégrer d'ores et déjà cette précision dans l'édition 2011 du RID/ADR/ADN.

Marquage des grands emballages

Le chapitre 6.6 relatif à la construction et au contrôle des grands emballages ne contient, à la différence des chapitres 6.1 et 6.3 relatifs aux emballages et au chapitre 6.5 relatif aux grands récipients pour vrac (GRV), aucune disposition concernant la dimension minimale des marquages et l'emplacement où ils doivent être apposés. A la demande de la Suède, il est désormais prescrit comme dans les chapitres 6.1, 6.3 et 6.5 une hauteur de caractère minimale de 12 mm, étant précisé qu'une mesure transitoire ne prévoit pas l'application de cette nouvelle disposition avant le 1^{er} janvier 2014.

Marquage des colis

Le 5.2.1.2 a) du Règlement type de l'ONU prévoit certes que les marquages de colis doivent être « bien visibles et lisibles », mais leur dimension minimale n'avait pas été définie jusque-là. Dès 2004, la Suède avait soumis une proposition visant à prescrire, pour les marquages des colis, une hauteur de caractère de 12 mm comme pour les marquages d'emballages, ce qui avait été toutefois refusé à l'époque au motif que cette mesure pourrait se traduire par des coûts supplémentaires pour l'industrie et qu'il n'était pas garanti pour autant qu'elle présente des avantages pour les services d'intervention.

Persuadée que le marquage des colis était un élément d'information important pour les services d'intervention et compte tenu du fait que la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'IATA

prescrit une dimension minimale, la Suède a entrepris, lors de cette session, une nouvelle tentative qui englobait également une mesure transitoire jusqu'au 31 décembre 2013. Cette proposition a été adoptée.

La Suède a eu moins de succès avec sa proposition logique d'aligner l'exemple de marquage de colis figurant au 5.2.1.1 (désignation officielle de transport suivie du No ONU) sur l'ordre fixé au 5.4.1.4.1 pour l'indication de ces informations dans le document de transport (1. No ONU, 2. Désignation officielle de transport).

(Traduction)

Publications et liens intéressants

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 4/2009, S. 38-39 – Durch sensible Gebiet – Verkehrsführung für Gefahrgut-Transporte (J. Wolf)

Idem, Nr. 4/2009, S. 44-47 – Genfer Frühlingstag – Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 23. bis 26. März 2009) (J. Conrad)

Idem, Nr. 6/2009, S. 16-17 – Telematik im Anmarsch (S. Klein)

Idem, Nr. 6/2009, S. 32-35 – Wichtige Modifikationen – 86. Tagung der WP.15 (Genf, 5. bis 8. Mai 2009) (J. Conrad)

Idem, Nr. 7/2009, S. 26-27 – Vor 40 Jahren ... – Explosion auf dem Bahnhof Hannover-Linden (K. Ridder)

Der Gefahrgut-Beauftragte, Hamburg, Nr. 3/2009, S. 8-10 – RID/ADR 2009, Teil 6 – Prüfvorschriften (J. Conrad)

Idem, Nr. 3/2009, S. 4-5 – Gemeinsame Tagung – Harmonie im Quartett (J. Conrad)

Idem, Nr. 7/2009, S. 1-3 – WP.15 – Feinschliff fürs ADR (J. Conrad)

Idem, Nr. 7/2009, S. 8-9 – Schweiz – Hohe Sicherheitsanforderungen (H. Stoll, P. Kuhn)

Thèmes du domaine technique/admission

Consultation des Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE sur les projets de STI

Atelier de l'OTIF

Zagreb, 2-5 juin 2009

Au terme de longs efforts, le Secrétariat de l'OTIF a obtenu que les Etats membres (EM) de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE soient impliqués dans la procédure de consultation sur les STI. Celle-ci a été annoncée lors de la 3^{ème} session de la Commission d'experts techniques (Berne, 11/12.2.2009).

Début mars 2009, la Commission européenne a transmis au Secrétariat de l'OTIF trois STI relatives au rail conventionnel (STI Energie, STI Infrastructure et STI Locomotives et matériel roulant pour voyageurs) pour consultation des Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE.

En réponse à la lettre circulaire de l'OTIF datée du 31 mars 2009, les EM de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE ont nommé des coordinateurs pour s'occuper de la procédure de consultation interne (nationale). Le Secrétariat de l'OTIF a lancé cette procédure de consultation des EM de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE sur les projets de STI à titre de procédure pilote.

La première étape de cette procédure a été constitué par l'atelier de travail sur les STI, qui visait à fournir aux coordinateurs et experts des EM de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE des informations de base sur la législation de la Communauté européenne applicable au secteur ferroviaire, sur les STI concernées et sur la procédure de consultation proprement dite.

Plusieurs lieux ont été envisagés pour la tenue de cet atelier de travail, et de nombreux EM de l'OTIF ont proposé de l'accueillir. Finalement, l'atelier a eu lieu à Zagreb (Croatie), à l'aimable invitation du Ministère de la Mer, des Transports et des Infrastructures. L'idée d'organiser cet atelier au niveau « local » a été appréciée, les coûts étant ainsi réduits et un plus grand nombre de représentants de la région pouvant de ce fait participer. Cet atelier a vu la participation non seulement de représentants gouvernementaux, mais aussi de représentants des instances qui appliquent les réglementations de l'OTIF telles que les entreprises de transport et

l'industrie ferroviaires ; des universitaires experts en transport y ont également participé activement. Au total, 47 personnes provenant de Bosnie-Herzégovine, Croatie, ERY de Macédoine, Monténégro et Suisse y ont pris part. La CER a pris part à cet atelier en la forme d'une organisation internationale regroupant des membres issus de 72 sociétés européennes spécialisées dans le rail et les infrastructures, originaires de pays de la CE et hors de la CE.

La langue de l'atelier a été l'anglais, puisque l'anglais est la langue de travail de l'ERA. L'OTIF a fourni une traduction simultanée vers le croate et à partir du croate, ce qui a également permis aux experts issus des Etats de l'ex-Yougoslavie, ne connaissant pas ou peu l'anglais, de participer.

L'objectif visant à fournir des informations de base sur le cadre légal de l'interopérabilité ferroviaire et de la rédaction des STI, notamment sur le fond et la forme des STI concernées, a été atteint. Ces informations ont été fournies aux participants sous la forme de présentations parfaitement bien préparées par les représentants de l'ERA.

A la fin de l'atelier, les participants ont conclu que leur connaissance des principes des STI et des réglementations spécifiques en cours de planification avait été sensiblement améliorée.

L'ensemble des documents et présentations provenant de l'atelier de Zagreb peut être téléchargé sur le site Web de l'OTIF¹.
(Traduction)

Coopération avec les organisations et associations internationales

Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU)

63^{ème} session

Genève, 30 mars - 1^{er} avril 2009

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, qui ne se réunit que tous les deux ans, a traité, au cours d'une discussion générale et de trois réunions

¹ <http://www.otif.org/en/technology/consultations-workshops-and-presentations.html>

d'experts consécutives, de la situation économique générale de l'Europe à la suite de la crise économique et financière. Dans le cadre de la discussion générale qui a réuni, principalement, des Ministres ou des Secrétaires d'Etat, des informations extrêmement intéressantes ont pu être obtenues concernant les stratégies politiques fort différentes appliquées par les différents Etats membres pour atténuer ou combattre les effets de la crise.

Au cours des trois séances d'experts, les participants ont essentiellement traité de questions ayant trait à l'amélioration de l'intégration économique en Europe, à une meilleure utilisation des politiques économiques innovantes et à l'amélioration de la coopération économique.

Comparativement, les personnalités réunies pour ces séances d'experts étaient également de haut niveau. C'est aussi pour cette raison (d'ordre plutôt protocolaire), mais aussi et surtout en raison de ces problématiques extrêmement intéressantes que le Secrétaire général a pris part, le 30 mars 2009, à cette session de la CEE.

Si l'on se replace dans la perspective des objectifs et missions de l'OTIF, les participants à la discussion générale (Monsieur Belka, Directeur du Département Europe du Fonds monétaire international, Monsieur Gerber, secrétaire d'Etat à l'économie, Monsieur Jakovenko, Ministre adjoint des Affaires étrangères de la Fédération de Russie) ont réclâmé d'une seule voix et sans équivoque des actions de facilitation du commerce. Le Fonds monétaire international a notamment insisté sur la nécessité de faciliter le trafic transfrontalier. L'accent a été mis dans les différents exposés sur le fait que des actions de facilitation du commerce transfrontalier et, par conséquent, du trafic transfrontalier étaient réalisables sans pour autant engager des moyens financiers et administratifs importants. Etant donné les décisions prises à l'échelle mondiale pour soutenir financièrement le développement économique, le secteur bancaire et les branches industrielles importantes, ces moyens relèvent de la seule volonté politique, laquelle ne devrait comparativement pas être difficile à faire jouer. De là découle pour l'OTIF une situation dans laquelle celle-ci devra elle aussi faire usage des instruments de facilitation du transport ferroviaire transfrontalier qui sont à sa disposition. Cela signifie, vraisemblablement et en premier lieu, que la Commission de la facilitation ferroviaire selon l'article 13 de la COTIF 1999 devra entamer ses travaux en 2010 (ainsi qu'il en avait déjà été décidé par le Comité administratif en novembre 2008). Selon une expertise présentée par Monsieur Roberts, Directeur de la Division du développement de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), un dollar investi dans la facilitation du com-

merce (au travers par exemple de l'informatisation plus poussée des processus) se traduit par une augmentation du volume des échanges commerciaux de l'ordre de 1'500 dollars.

La mise en garde exprimée par de nombreux intervenants et, de façon particulièrement insistante, par la Suisse à l'encontre des tendances protectionnistes va dans le même sens. Dans le secteur ferroviaire notamment, nombre d'obstacles résultent en effet de pratiques et de législations protectionnistes.

Les considérations de nombreux participants aux débats concernant la situation politico-économique qui précèdera lorsque les effets les plus marqués de la crise auront été surmontés, que l'on ne peut qualifier pour le moment que de suppositions, montrent que l'OTIF sera dans l'obligation d'agir en conséquence. Les intervenants ayant pris position sur cette question ont tous estimé que ce « monde économique » n'aura plus rien ou pas grand-chose à voir avec le monde antérieur à la crise. Il n'y aura pas de retour à la « case départ »; au contraire, la politique économique et commerciale devra s'orienter, faire ses preuves et se stabiliser aux niveaux national, régional et mondial dans un environnement profondément modifié. Ces pronostics signifient, compte tenu des objectifs constitutifs de l'OTIF et de ses moyens d'action, que des efforts plus importants devront être déployés pour faciliter le trafic ferroviaire transfrontalier. Une chose au moins est sûre actuellement : c'est que la facilitation du trafic ferroviaire transfrontalier contribuera dans tous les cas à améliorer la situation, quelle que soit la forme qu'elle prendra lorsque la crise économique et financière mondiale aura perdu de sa virulence.

(Traduction)

Forum international des transports 2009

Leipzig, 26-29 mai 2009

Le Forum des transports de cette année s'est tenu de nouveau à Leipzig sous la présidence de la Turquie. Cinquante-deux Ministres des Transports et huit cents autres délégués de gouvernements, d'organisations et associations nationales et internationales et de l'industrie privée, dont le Secrétaire général, ont pris part à la conférence annuelle. Le nouveau Ministre américain des Transports, M. LaHood, le vice-président de la Commission européenne, le commissaire aux transports, M. Tajani, et l'ex-président de la BERD, M. Attali ont été les principaux intervenants. Le congrès s'est déroulé sous le titre : « Les transports dans l'économie mondiale : défis et opportunités en temps de crise ». Les

participants ont discuté des thèmes phares de la politique des transports dans le cadre de treize forums, « tables rondes » et plates-formes de discussion, et ont insisté plus particulièrement sur les effets de la crise financière et économique mondiale sur les flux commerciaux et des transports internationaux. Comme en 2008, l'organisation et le déroulement de cet événement étaient remarquables. Du coup, le principal objectif de cette manifestation qui était de réunir des représentants de haut niveau des différents domaines du secteur des transports pour des discussions professionnelles et des contacts informels a été une fois de plus pleinement atteint. On a toutefois remarqué que diverses « tables rondes » par exemple étaient composées de façon trop hétéroclite en ce qui concerne le rang, les perspectives et la compétence professionnelle des différents participants. En effet, il n'est pas vraiment judicieux de réunir autour d'une même table le Ministre des Transports de la Fédération de Russie et le représentant d'une compagnie européenne de fret ferroviaire ou des scientifiques experts en transports et des représentants de l'industrie orientés sur le profit. On a aussi remarqué que la Commission européenne n'était représentée dans aucun des groupes de discussion professionnelle. Or, les discussions professionnelles pourraient être davantage au cœur des congrès futurs et être aussi plus rentables pour les participants si les représentants des différents « tenants » du secteur ferroviaire renonçaient à défendre des opinions connues de tous et exclusivement orientées sur leurs intérêts propres. A l'avenir, il faudrait trouver davantage le courage d'apporter sa compétence professionnelle et moins d'arborer son orientation politique. Rien d'étonnant par conséquent à ce que les « principaux messages » des Ministres, qui ont été adoptés au terme de la conférence, ne nous aient pas surpris. Des informations plus détaillées figurent sur le site Web du Forum international des transports¹.

(Traduction)

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Conférence des Ministres

XXXVII^{ème} session

Astana, 4/5 juin 2009

Le Secrétaire général adjoint a participé à la session organisée chaque année par l'organe de décision

suprême de cette organisation, à laquelle l'OTIF était conviée comme par le passé. Dans son discours de bienvenue, le Ministre des Transports du Kazakhstan a souligné les efforts importants déployés par son pays pour améliorer et développer le fret ferroviaire international, notamment dans les relations avec la Chine, mais aussi avec les pays riverains de la mer Caspienne. Parallèlement, l'industrie du matériel ferroviaire kazakhe connaît un développement considérable. Après l'adoption sans discussion du rapport d'activité et du rapport de la Commission de vérification des comptes pour 2008, l'importance et l'utilité particulières des travaux du groupe de contact OSJD/ERA sur le thème « Proportion des réseaux ferroviaires à écartements de voie 1435 et 1520 mm dans les pays de l'UE et hors UE » ont été soulignées et la participation future de la Chine également suggérée. Les travaux pour la mise en œuvre de vastes programmes d'amélioration des corridors 2, 3, 4, 6, 10 et 12 de l'OSJD seront poursuivis l'année prochaine pour les corridors 5, 7, 8 et 13. En ce qui concerne les travaux sur l'amélioration des documents de base de l'OSJD, notamment sur le projet des statuts de l'OSJD, menés par le Groupe de travail dirigé par la Russie, les membres de l'OSJD appartenant à la CE sont mis à contribution afin d'éviter toute incompatibilité avec le droit communautaire. La procédure de coordination correspondante ne sera toutefois clarifiée que dans le cadre de la préparation de la Conférence diplomatique pour l'adoption des documents de base. Les autres points suivants ont été traités : rapports intermédiaires sur les révisions de l'Accord concernant le transport international des voyageurs par chemins de fer (SMPS) et de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS), adoption du Programme de travail pour 2010 et au-delà, contributions restant dues par les membres, budgets du Comité de l'OSJD pour 2009 et 2010 et décision de maintenir le siège du Comité à Varsovie. La XXXVIII^{ème} session de la Conférence des Ministres se tiendra du 17 au 18 juin 2010 en République tchèque. Comme c'était le cas jusqu'à présent, la réunion préparatoire des représentants mandatés des membres de la Conférence des Ministres aura lieu les deux jours précédents.

(Traduction)

¹ <http://www.internationaltransportforum.org>

Autres activités

1^{er} Forum international des transporteurs du pourtour méditerranéen

Alep, 26-28 avril 2009

La conférence susmentionnée a eu lieu, sur invitation des Chemins de fer syriens (CFS), en présence des Ministres des Transports de Syrie, d'Iraq et de Jordanie, des directeurs généraux des Chemins de fer turcs, iraqiens, syriens et jordaniens et d'une multitude de directeurs de ports, de présidents d'administrations douanières, de chambres de commerce internationales et de diverses fédérations de l'industrie des transports. Parmi la vingtaine de présentations qui, pour la plupart, évoquaient davantage la structure et les modes de travail des institutions représentées, figurait également celle du Secrétaire général, laquelle traitait (à nouveau) du rôle de la facilitation du franchissement des frontières en trafic international ferroviaire. La problématique « corruption/fraude/vol », sur laquelle il a mis l'accent, a éveillé tout particulièrement l'attention. Cette problématique est en effet considérée dans les milieux étatiques officiels de nombreux Etats de la région et au-delà, comme l'un des freins essentiels à la mise en place de procédures de contrôle plus efficaces aux frontières.

Au terme de la conférence, les principaux intervenants ont certes signé un document final dont la caractéristique réside toutefois dans le fait qu'il n'a pu être adopté, compte tenu des structures nationales de la Syrie, qu'après intégration par l'ensemble des parties intéressées des points qu'elles jugeaient essentiels ou élimination des points qu'elles jugeaient dérangeants. Il n'est pas étonnant, compte tenu du fait que non seulement des entreprises de transport routier et ferroviaire, d'un côté, mais aussi des autorités douanières, de l'autre, ont fourni des contributions importantes à la conférence que ce document final ne soit que la restitution du « plus petit dénominateur commun ». Le directeur général des Chemins de fer syriens a annoncé l'organisation d'une suite pour 2010.

(Traduction)

Visite du Secrétaire général en Jordanie

Amman, 29 avril - 1^{er} mai 2009

Lors des réunions de l'Assemblée Régionale « Moyen-Orient » de l'UIC (RAME) en mai 2008, il était apparu

que le Royaume de Jordanie envisageait de moderniser et de développer son réseau ferroviaire, notamment au travers d'une liaison performante avec l'Iraq. La partie jordanienne avait également parlé de réformer son droit ferroviaire national datant des années 50 afin, notamment, de pouvoir l'intégrer ultérieurement dans les régimes internationaux de responsabilité. La Syrie et l'Iraq étant membres de l'OTIF, ce régime juridique international ne pouvait être que celui de la COTIF.

Dès octobre 2008, le Secrétaire général avait donc proposé par écrit de fournir une assistance-conseil aux autorités jordaniennes dans tous les travaux en relation avec ce projet. Lors d'une visite à Alep (Syrie) du 26 au 29 avril 2009, il avait eu la possibilité de se rendre ensuite à Amman pour y discuter de la question. Le Ministère jordanien des Transports avait réagi à la proposition qui lui avait été faite en ce sens en invitant immédiatement le Secrétaire général. En préparation à ces entretiens, il avait fait savoir que la Jordanie, compte tenu des évolutions et intentions décrites, souhaitait adhérer à l'OTIF en qualité de membre associé.

Lors des entretiens conduits à Amman par le Secrétaire général, notamment avec le Ministère jordanien des Transports, il s'était rapidement avéré que la décision d'adhérer était d'ores et déjà prise. Les discussions avaient donc porté essentiellement sur des questions de procédure, des aspects financiers et la transformation, dans le futur, du statut de membre associé en statut de membre à part entière. Manifestement, les informations communiquées à cette occasion avaient conforté la partie jordanienne dans ses intentions d'adhésion au point que le Ministre jordanien des Transports avait pris directement la décision de lancer immédiatement les travaux correspondants au plan national.

Les intentions de développement de la Jordanie visent à la réalisation d'un réseau totalisant 1'600 kilomètres de lignes qui relieront, d'un côté, la frontière syrienne via Amman au port d'Aqaba situé sur la mer Rouge et, de l'autre, les frontières irakienne et saoudienne. Le projet devrait être achevé d'ici à 2013. Le financement à hauteur de 6,4 Mrd. de dollars au total serait déjà assuré et le projet dans son ensemble bénéficierait du soutien inconditionnel du Roi.

Il a été annoncé au Secrétaire général que la décision définitive du gouvernement pourrait intervenir suffisamment tôt pour que le document d'adhésion soit déposé à Berne avant l'Assemblée générale de l'OTIF (9/10.9.2009).

(Traduction)

Atelier de travail « Trafic ferroviaire eurasiatique »

Istanbul, 9/10 juin 2009

Des contacts noués en 2005 à Téhéran entre les Secrétaires généraux et les Secrétariats de l'OTIF et de l'Organisation de coopération économique (ECO)¹ est née une coopération qui a permis d'organiser, au profit des Etats membres des deux organisations, un atelier de travail commun sur le thème « Trafic ferroviaire eurasiatique » dans l'un des Etats appartenant aux deux entités, à savoir la Turquie. Cet atelier a eu lieu les 9 et 10 juin 2009 à Istanbul, à l'aimable invitation et avec le soutien organisationnel primordial des Chemins de fer nationaux turcs (TCDD).

Afin d'améliorer et de concrétiser la coopération de l'OTIF avec l'ECO, un Protocole d'accord (MoU) correspondant a été signé à l'ouverture de l'atelier.

Une cinquantaine de participants provenant de huit Etats ont participé à cet atelier de travail. Pour les représentants d'Etats tels que le Pakistan et la Jordanie, la participation à un événement organisé par l'OTIF était une première. Le programme du séminaire était conçu de façon, d'une part, à présenter les domaines d'activité et documents des deux organisations importants pour la région d'Asie centrale et pour les transports eurasiatiques, et, d'autre part, à formuler les problèmes des Etats de la région susceptibles d'être résolus avec le concours des deux organisations. Le Comité international des transports ferroviaires (CIT) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC), qui pour leur part ont élaboré des conditions générales en vue de l'application uniforme de certains Appendices à la COTIF, ont également délégué des conférenciers à cet atelier de travail.

L'ECO a présenté les trains de conteneurs et de voyageurs qu'elle a mis en service, dans un premier temps en tant qu'unités pilotes, sur les lignes Istanbul-Almaty (Turquie-Iran-Turkménistan-Ouzbékistan-Kazakhstan) et Islamabad-Téhéran-Istanbul (Pakistan-Iran-Turquie). Le programme complet et l'ensemble des présentations sont publiés sur le site Web de l'OTIF.²

Dans le cadre et en marge de cet atelier de travail, de vifs débats ont été menés et de nouveaux contacts noués. Les organisations organisatrices espèrent que les Etats

concernés donneront suite aux solutions dégagées lors de cet atelier, par exemple en ce qui concerne l'extension du régime juridique uniforme de la COTIF à la nouvelle liaison Islamabad-Téhéran-Istanbul.
(Traduction)

Jurisprudence

Cour d'Appel de Rouen

Arrêt du 15 novembre 2007¹

1. **Le contrat de transport du voyageur parvenu sain et sauf à destination et descendu du train étant expiré, la responsabilité du transporteur ne peut être recherchée sur le terrain de la responsabilité contractuelle si le voyageur, après être remonté dans le train pour y récupérer le bagage qu'il y avait oublié, se blesse en redescendant du train (déjà en marche).²**
2. **Sur le fondement délictuel (extracontractuel) de l'article 1384 du Code civil, une présomption de responsabilité pèse sur la SNCF du fait du train dont elle avait la garde et qui a été à l'origine directe de l'accident. Elle ne peut s'exonérer de cette responsabilité qu'en rapportant la preuve d'une faute exclusive de la victime présentant les caractères de la force majeure ou d'un fait irrésistible et imprévisible. Comme le prouvent les panneaux et annonces de danger, un tel comportement n'est nullement imprévisible de la part d'un voyageur. Le Tribunal a évalué la part de responsabilité de la SNCF à 20 %.**

Cf. article 1384 du Code civil français

Faits et procédure :

Monsieur D. a été victime d'un accident le 16 novembre 2001 en gare SNCF de B. Ayant pris place à bord du train de la ligne Paris Le Havre à destination de B., il est descendu du train à son arrêt en gare avant de

¹ R.G. : 06/03264

² La même question, à savoir celle du moment où le contrat de transport expire, se pose aussi dans le cas d'un contrat de transport international ferroviaire de voyageurs selon les CIV.

¹ <http://www.ecosecretariat.org>

² <http://www.otif.org/fr/news/cours-de-formation.html>

s'apercevoir, après avoir fait quelques pas sur le quai, de l'oubli de son cartable dans le compartiment qu'il venait de quitter ; il est alors remonté dans le train qui s'est normalement remis en marche à destination du Havre ; se précipitant alors vers la porte d'accès fermée et bloquée par un système actionné par le contrôleur avant le départ du train, il a forcé la serrure, et arrivé sur la première marche, il est tombé sur le quai, le train ayant pris de la vitesse.

Par acte en date des 1^{er}, 3 et 10 décembre 2004, Monsieur D. a fait assigner devant le Tribunal de Grande Instance de Rouen, la SNCF, la Mutuelle SMAPRI, la Caisse Primaire d'Assurance de Maladie (CPAM) de Bolbec substituée par celle du Havre.

Par jugement du 9 juin 2006, le Tribunal de Grande Instance de Rouen a débouté Monsieur D. de ses demandes aux motifs, sur le fondement contractuel, que le contrat de transport avait pris fin à la descente du train et que le voyageur D. étant parvenu à destination sain et sauf, la responsabilité contractuelle de la SNCF ne pouvait être recherchée sur le fondement contractuel et sur le fondement quasi délictuel de l'article 1384 du Code civil, que seule la volonté fautive et acharnée du voyageur de forcer la porte bloquée au démarrage du train était la cause exclusive du dommage, celle-ci ayant le caractère d'un fait imprévisible et irrésistible pour la SNCF ; la CPAM du Havre a été également déboutée de ses demandes ; la décision a été déclarée opposable à la Mutuelle SMAPRI.

Monsieur D. a interjeté appel de cette décision.

Il demande à la Cour de réformer le jugement et de :

1. déclarer la SNCF responsable de l'accident et des dommages subis :

- principalement sur le fondement de la responsabilité contractuelle (art. 1147 et 1148 du Code civil), l'exécution du contrat de transport comportant pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination avec ses bagages.

Il soutient que le fait pour le voyageur de remonter dans le train à l'arrêt pour y rechercher ses bagages le maintient dans la sphère contractuelle de son contrat de transport ; que le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité que s'il prouve que la faute exclusive de la victime présente le caractère de la force majeure,

ce qui n'est pas le cas ; que la Cour de Cassation qui a connu des faits similaires a pu décider « *qu'après avoir relevé que le système de fermeture des portes du train rend possible la descente d'un voyageur pendant un court laps de temps entre les 5 à 6 secondes suivant le départ et le moment où le train parvient à la vitesse de 7 km/h, l'arrêt retient que le fait pour la victime d'être descendue du train en marche ne constituait pas pour la SNCF un fait imprévisible qui, compte tenu du système mis en place, demeurait possible, bien que dangereux* ». (Civ. 2^{ème}, 23.01.03/.2).

- subsidiairement sur le fondement de la responsabilité délictuelle (art. 1384 al. 1 du Code civil), une présomption de responsabilité du fait du train dont elle a la garde et qui est à l'origine directe de l'accident pesant sur la SNCF dont elle ne peut s'exonérer que par la preuve d'une faute exclusive de la victime présentant les caractères de la force majeure, ou d'un fait imprévisible et irrésistible à l'origine exclusive du dommage.

2. de condamner en conséquence la SNCF à lui payer les sommes suivantes :

- 2 000 € au titre de l'incapacité temporaire totale
- 90 000 € au titre de l'incapacité permanente partielle
- 7 500 € au titre des souffrances endurées (5/7)
- 900 € au titre de préjudice esthétique (1/7).

3. plus subsidiairement, si sa faute a contribué à la réalisation du dommage, de dire que celle-ci n'est de nature à réduire son indemnisation que dans la proportion de 30 % du préjudice subi.

Il sollicite enfin une indemnité de 1 500 € en application de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile (NCPC).

La CPAM du Havre se rapporte aux conclusions de Monsieur D. pour retenir la responsabilité de la SNCF, tant sur le fondement contractuel que

sur le fondement délictuel, et demande de condamner la SNCF :

- à lui rembourser sa créance d'un montant définitif de 131 912,62 €, dont 77 543,02 € au titre des frais d'hospitalisation, médicaux et pharmaceutiques, transport et divers à récupérer sur la partie des préjudices patrimoniaux temporaires, et 54 369,60 € au titre des frais futurs à récupérer au titre des préjudices patrimoniaux permanents, et ce avec intérêts au taux légal à compter de la demande présentée par conclusions signifiées le 30 septembre 2005 devant le Tribunal de Grande Instance ;
- à lui payer l'indemnité forfaitaire de 910 €, et sur le fondement de l'article 700 du NCPC, une somme de 2 109,80 €, soit 609,80 € pour la procédure de première instance et 1 500 € pour la procédure d'appel.

La SNCF conclut à la confirmation du jugement entrepris.

Elle fait valoir que Monsieur D. étant descendu du train, le contrat de transport avait pris fin et qu'il n'était plus dans la sphère contractuelle ; il ne peut donc prétendre en une condamnation fondée sur l'article 1147 du Code civil, la SNCF ayant rempli à son égard son obligation de sécurité à laquelle elle est tenue puisqu'il est arrivé sain et sauf à destination ; sur le fondement de la responsabilité délictuelle, seule susceptible de recevoir application, elle soutient que le comportement fautif et téméraire de Monsieur D. qui a enfreint la réglementation lui faisant interdiction formelle de descendre d'un train en marche est la cause exclusive du dommage et constitue un fait à la fois imprévisible et irrésistible pour la SNCF qui l'exonère de sa responsabilité.

Elle demande condamnation de Monsieur D. à lui verser une indemnité de 1 500 € sur le fondement de l'article 700 du NCPC à la charge de Monsieur D. ainsi qu'aux dépens.

La Mutuelle SMAPRI a été assignée en l'étude de l'avoué conformément aux articles 656 et suivants du NCPC.

Pour l'exposé complet des moyens des parties, il convient de se référer à leurs écritures : celles de l'appelant, Monsieur D., signifiées le 22 mai 2007, celles de la SNCF signifiées le 20 avril 2007, celles de la CPAM du Havre signifiées le 20 mars 2007 ; ces moyens seront examinés dans le cadre de la discussion.

Motifs

Sur la responsabilité :

Il convient en premier lieu de déterminer le fondement juridique applicable et de rechercher si le contrat de transport du voyageur, Monsieur D., de Paris Saint Lazare à destination de B. avait pris fin entre les parties par la descente effective du train par le voyageur qui avait fait quelques pas sur les quais de la gare avant de se rendre compte de l'oubli de son bagage, ce qui l'a déterminé à remonter dans le train pour le récupérer.

Le transport de la personne a pour accessoire le transport des bagages à main l'accompagnant, lequel a ainsi un fondement contractuel même s'il ne donne pas lieu à une rémunération séparée ou supplémentaire de sorte qu'une Cour d'Appel, approuvée par la Cour de Cassation, a pu décider que le contrat de transport n'avait pris fin que lorsqu'une passagère transportée par autocar avait repris la possession de son bagage (Cour de Cassation, chambre civile, 1-2.3.1993).

Il faut cependant noter que dans le cas d'espèce évoqué par Monsieur D., la Cour de Cassation retient que « *les juges du fond ont pu déduire que, lorsque l'accident s'est produit, Madame S. devait être considérée comme n'ayant pas achevé de descendre du véhicule dès lors que, au moment de descendre, elle devait reprendre (son bagage) demeuré à l'intérieur du car, que le transporteur qui ne soutenait pas que Madame S. avait commis une faute en allant reprendre elle-même son bagage, était encore tenu d'une obligation de résultat en ce qui concerne la sécurité de sa passagère* ».

Il y a eu dans les faits de l'arrêt précité une continuité dans le comportement de la passagère qui avait normalement cherché à reprendre son bagage demeuré à l'intérieur du car avant de quitter celui-ci de sorte que le contrat de transport ne s'était achevé que lorsqu'elle avait repris le bagage qui l'accompagnait et le transporteur demeurait tenu à une obligation de résultat à l'égard de la passagère transportée.

Il en va différemment dans le cas d'espèce où le voyageur, parvenu à sa destination, a quitté le train et marché sur les quais de la gare avant de se rendre compte que son bagage était resté dans le train.

Il a ainsi pris l'initiative de remonter dans le train sans y être autorisé alors que celui-ci s'apprêtait à poursuivre son itinéraire vers Le Havre après avoir marqué l'arrêt en gare de B. pour permettre la descente des voyageurs s'arrêtant à cette destination.

Il s'ensuit que Monsieur D., en remontant dans le train qui s'apprêtait à repartir vers une autre destination pour y récupérer son bagage, ne disposait plus d'un titre de transport valable, lequel ne s'est pas prolongé du seul fait que, alors qu'il avait quitté le train, le bagage qui est sous sa garde et doit l'accompagner, était resté dans le train.

La responsabilité du transporteur ne peut donc être recherchée pour l'accident qui a suivi, sur le terrain de la responsabilité contractuelle, le contrat de transport de Monsieur D. parvenu sain et sauf à destination, étant expiré.

Sur le fondement délictuel de l'article 1384 du Code civil, il doit être rappelé que l'accident est survenu alors que Monsieur D., après avoir forcé la porte, a chuté du train en marche ; que pèse sur la SNCF une présomption de responsabilité du fait du train dont elle a la garde et qui est à l'origine directe de l'accident, dont elle ne peut s'exonérer qu'en rapportant la preuve d'une faute exclusive de la victime présentant les caractères de la force majeure ou d'un fait irrésistible et imprévisible à l'origine exclusive du dommage.

En l'espèce, la SNCF soutient que seule la faute de Monsieur D., qui a enfreint les consignes de sécurité données par elle en forçant la porte d'accès au train laquelle ne peut être bloquée que lorsque le train a atteint une certaine vitesse, est à l'origine de l'accident et que cette faute est pour elle irrésistible et imprévisible.

La faute de Monsieur D. ayant consisté, après avoir forcé la porte du train alors en marche ainsi que deux passagers du train (Monsieur L. et Madame L.) ont pu le constater, à sortir ainsi du train en marche au mépris des règles de sécurité, rappelées par écrit, de ne pas ouvrir les portes avant que l'arrêt du train ne soit établi.

Il peut être admis avec la SNCF qu'il ne peut être procédé au blocage total des portes dès le départ du train et que le système de verrouillage progressif mis en place au fur et à mesure que le train prend de la vitesse est le plus conforme à la sécurité de l'ensemble des passagers, soit l'ouverture et la fermeture des portes commandées à distance dès le départ de celui-ci, puis le blocage à partir de 7 km/h suivi du verrouillage à partir de 15 km/h.

Que, dans ces conditions, le comportement d'un voyageur parvenant en usant d'une certaine force à ouvrir la porte juste après le départ du train est irrésistible, aucun moyen technique ne pouvant juste au moment où le train démarre, et alors qu'aucun blocage n'est encore en

place, pallier à l'inconséquence d'un voyageur imprudent et téméraire.

Pour autant, un tel comportement n'est nullement imprévisible ainsi qu'en témoignent les consignes écrites indiquant aux passagers qu'ils ne peuvent ouvrir les portes avant l'arrêt du train ou encore les consignes orales leur rappelant, lorsque la vitesse du train diminue et que l'ouverture est possible bien que dangereuse puisqu'elles ne sont plus bloquées, qu'ils ne peuvent descendre avant l'arrêt complet du train en gare.

Ainsi la SNCF ne fait-elle pas la démonstration que la faute de Monsieur D. a pour elle les caractères de la force majeure, ceux d'être en même temps irrésistible et imprévisible.

Cependant la faute d'imprudence caractérisée du passager, alors âgé de 68 ans, ayant consisté à forcer la porte du train et « sauter » du train en marche, au mépris de la plus élémentaire prudence et des consignes données par la SNCF, doit conduire à un partage de responsabilité de 80 % à la charge de Monsieur D. et de 20 % à la charge de la SNCF.

Sur le préjudice :

L'expert de l'assureur de Monsieur D. a établi un rapport en date du 1^{er} décembre 2003 dont il résulte :

- une incapacité temporaire totale du 6 novembre 2001 au 7 mars 2002, la date de consolidation des blessures étant fixée au 21 novembre 2003 ;
- une incapacité permanente partielle de 45 % ;
- des souffrances endurées évaluées à 5/7 ;
- un préjudice esthétique de 1/7.

La SNCF n'ayant pas conclu sur l'évaluation du préjudice, il convient de l'inviter à le faire dans le cadre de la mise en état pour respecter le principe du contradictoire.

Par ces motifs :

Réformant le jugement déféré,

Vu l'article 1384 du Code civil,

- Dit que la SNCF est responsable de l'accident de train survenu à Monsieur D. le 6 novembre 2001 dans la limite de 20 %, la faute de la victime

ayant concouru à la réalisation de son propre dommage dans la proportion de 80 % ;

- Sursoit à statuer sur les demandes en indemnisation de Monsieur D. et en remboursement de la CPAM du Havre ;
- Invite la SNCF à conclure sur l'indemnisation du préjudice subi par la victime pour la conférence de mise en état du 15 janvier 2008 à laquelle le dossier est renvoyé ;
- Sursoit à statuer sur les autres demandes jusqu'à ce qu'il soit statué sur le tout et réserve les dépens.

(Communication directe)

Last but not least

Au bon vieux temps

Le chroniqueur unique (et préféré comme disent les humoristes) de cette rubrique, prendra prochainement sa retraite. Il profite de l'occasion pour faire un retour en arrière.

Dans les années 80, au bon temps de l'harmonisation entre le RID et l'ADR et que dans la Réunion commune RID/ADR l'on ne tenait compte que partiellement de ce qui se passait au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU, un groupe de travail était chargé de reprendre les nouvelles rubriques (Nos ONU) dans les classes existantes et surtout dans l'ancien Appendice VIII pour déterminer les matières qui pouvaient être transportés en citernes, ce que ne prévoyait pas encore le Règlement type de l'ONU, et leur attribuer un numéro d'identification du danger, le célèbre code Kemmler. Il faut remarquer que pour obtenir un No ONU pour une matière spécifique, il fallait justifier un volume de 2000 tonnes annuellement. Pour une certaine matière dont votre chroniqueur ne se rappelle plus le nom (il devait s'agir probablement de résine ou de caoutchouc), les délégués se sont demandés si un transport en citerne se justifiait, car l'on ne savait pas très bien à quoi elle servait. Un délégué a déclaré qu'elle entrait dans la composition pour fabriquer les tétines des bouteilles de lait pour bébés, et qu'à son avis un transport en citerne ne se justifiait ainsi pas. Un autre délégué lui rétorqua qu'elle entrait également dans la composition pour fabriquer les condoms. Alors le groupe de travail décida qu'un transport en citerne se justifiait !!!