



Bulletin



OTIF

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

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



SOMMAIRE

ACTUALITÉS

OTIF

- 4 De nouveaux horizons
- 4 Bienvenue à l'OTIF
- 5 Conférence du FIT sur la sécurité et la sûreté des transports dans le monde
- 5 La coopération entre organisations internationales

COTIF

- 7 Décisions de la 26^e session de la Commission de révision

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 11 Le projet EUMedRail et la COTIF pour un nouvel élan des chemins de fer libanais
- 13 Middle East Rail 2018 et la coopération avec le CCG

EVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 16 Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST)

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 22 15^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID
- 22 Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, 12-16 mars 2018)

LUXEMBOURG PROTOCOL

- 22 Le Protocole de Luxembourg
Composante essentielle du transport ferroviaire international

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos

Valerio Compagnone OTIF

UIC

European Union Agency for Railways

(Source : document informel INF.16 de la Réunion commune)

(Source : OTIF/RID/RC/2018/4)

(Source : OTIF/RID/RC/2018/4)



La Commission de révision du 24 février 2018 a donné au Secrétariat une base solide pour continuer son travail. Ainsi le développement des règles uniformes pour l'exploitation en sécurité des trains (EST) commence et va permettre à l'OTIF d'explorer des sujets fondamentaux pour l'évolution du chemin de fer international. La structuration progressive des échanges de marchandises autour d'un backbone ferroviaire est en effet un impératif pour promouvoir une solution durable à l'accroissement des échanges commerciaux euro-asiatiques.

De même, l'Afrique met en place des initiatives fortes pour dépasser les chemins de fer existants qui sont en grande partie un legs colonial. Des réseaux ferroviaires se créent pour relier les différents pôles économiques et soutenir le développement économique endogène du continent.

Dans ce contexte, la COTIF veut être

le logiciel qui donne de la cohérence et de la flexibilité à ces investissements physiques. Pour cela, il nous faudra nous appuyer plus fortement sur nos États membres. D'une part, nous aurons besoin de toute leur expertise pour faire exister un concept d'interopérabilité au-delà de l'Union européenne. D'autre part, la question de l'application des règles techniques et juridiques de l'OTIF va devenir de plus en plus centrale à mesure que leur caractère opérationnel se renforcera.

Dès lors, le Secrétariat entreprend de construire un système d'observation et d'évaluation. Il s'agit pour nous non seulement d'être sûr que ce que nous entreprenons est utile et adapté pour nos États membres, mais aussi – et peut-être surtout – de nous mettre à l'écoute de leurs besoins et de leurs idées. Nous entamons ainsi une série de visites bilatérales, qui donnera une vision claire sur ces sujets. Les Bulletins permettront d'en rendre compte.

François Davenne

DE NOUVEAUX HORIZONS

Après mon départ du Secrétariat de l'OTIF au 30 avril 2018, il est temps pour moi de me consacrer à de nouveaux défis. Détachée par l'office fédéral allemand des chemins de fer au titre de la directive allemande sur le détachement des fonctionnaires fédéraux, j'ai eu, pendant 3 ans et demi, l'occasion de gagner en expérience sur la scène internationale et d'élargir mes horizons comme ingénieur dans le domaine de l'interopérabilité technique.

Le Secrétariat a trois langues de travail : l'allemand, l'anglais et le français. Cela m'a poussée, en tant que germanophone, à suivre les travaux dans les deux autres langues également, c'est-à-dire le traitement des documents et les communications entre collègues de différentes langues.

Le travail du Secrétariat de l'OTIF s'appuie sur la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et ses appendices. Celle-ci est appliquée en Europe, au Maghreb ainsi qu'au Proche et Moyen-Orient.

La plupart de ses États parties appliquent tous ses appendices, à savoir les règles uniformes CIV, CIM, CUV, CUI, APTU et ATMF ainsi que le RID. La structure interne du Secrétariat en dépend également, tout comme les responsabilités et compétences dans les différents États parties.

En cas de modifications nécessaires à la Convention ou à ses appendices, les procédures de révision adéquates s'appliquent en fonction du type et de l'ampleur des modifications. C'est l'activité centrale du Secrétariat, à savoir :

- l'observation des évolutions dans le secteur ferroviaire,
- le développement, la communication et la mise aux voix,
- l'insertion dans la Convention ou les appendices.

Il n'est pas rare que les modifications nécessitent plusieurs années.

Ainsi j'ai pu apprendre sur toutes ces



procédures, y contribuer et rentrer forte de cette nouvelle expérience, prête pour de nouveaux projets.

Margarethe Koschmider

BIENVENUE À L'OTIF

Madame Maria Price a intégré le Secrétariat de l'OTIF le 1^{er} mai 2018 en tant qu'experte au sein du département de l'interopérabilité technique. Elle succède à madame Margarethe Koschmider.

Madame Price a à multiples reprises occupé des postes à forte dimension à la fois internationale, européenne et stratégique dans le secteur du transport ferroviaire depuis 15 ans. Elle a notamment travaillé pour l'International Union of Wagons Keepers (UIP) et pour l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (EIM).

Avec ces récentes expériences et forte d'un doctorat obtenu à Oxford sur le thème des réseaux de transports européens, madame Price est aussi polyglotte, maîtrisant l'anglais, le français, l'allemand, le russe et l'espagnol. Sa langue maternelle est le bulgare.

Madame Price remplira également des missions transversales où elle pourra utiliser sa connaissance des institutions européennes et ses capacités juridiques. Le Secrétariat de l'OTIF lui souhaite bienvenue.



CONFÉRENCE DU FIT SUR LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DES TRANSPORTS DANS LE MONDE

Dans le cadre du Forum international des transports (FIT) de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), le ministère des transports de la République de Lettonie a organisé, à Riga, une conférence sur la sécurité et la sûreté des transports dans le monde. Invité par le ministère, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, est intervenu lors de la session consacrée aux innova-

tions et solutions numériques pour la sécurité des voyageurs et du parc.

Les nouvelles technologies étaient au cœur des discussions comme un outil pour améliorer la gestion des risques et faire exister la « vision zéro » pour un trafic routier sans morts et sans blessés graves. Le rail, pour sa part, est déjà à un niveau de sécurité sans commune mesure avec le transport routier. Le Secrétaire général a

présenté la philosophie de l'appendice EST portant sur l'exploitation des trains en sécurité. Celui-ci offre la perspective d'utiliser les nouvelles technologies pour interconnecter les réseaux nationaux plus facilement tout en améliorant la sécurité.

Le Secrétaire général de l'OTIF remercie vivement le Forum international des transports et la Lettonie pour leur invitation.

LA COOPÉRATION ENTRE ORGANISATIONS INTERNATIONALES

L'OCDE a organisé à Genève deux journées pour développer les partenariats entre organisations internationales. 45 organisations partenaires étaient invitées, dont l'OTIF. Le chef du département juridique, M. Aleksandr Kuzmenko, a participé les 12 et 13 avril 2018.

Le but de ces journées est d'encou-

rager une action collective entre les organisations internationales afin de promouvoir une plus grande qualité et davantage d'efficacité des règles internationales, indépendamment de leur champ d'application.

Ainsi par exemple, des groupes de travail permettraient de discuter des progrès réalisés et des nouveaux dé-

veloppements dans la normalisation internationale et d'étudier des cas en cours.

Ces deux journées ont été très instructives car nombres de pratiques ont d'ores et déjà été échangées entre organisations internationales.

DÉCISIONS DE LA 26^e SESSION DE LA COMMISSION DE RÉVISION

La 26^e session de la Commission de révision a eu lieu à Berne les 27 février et 28 février 2018. Les travaux entrepris par le Secrétariat et les États membres ces dernières années pour préparer les modifications y ont été largement appuyés.

La Commission a examiné tout un éventail de questions relatives au développement du régime juridique de l'OTIF et pris des décisions dans la perspective de faciliter le transport international ferroviaire. [Bulletin 2017/4, p. 8-10]

Révision partielle de la Convention proprement dite : modification de la procédure de révision des appendices à la COTIF

La Commission de révision a clairement appuyé la modification de la procédure de révision existante. La nouvelle procédure apportera une plus grande sécurité juridique et permettra une entrée en vigueur plus rapide des modifications aux appendices adoptées par l'Assemblée générale. La règle générale sera une entrée en vigueur des modifications 36 mois après leur notification par le Secrétaire général. À sa 13^e session, l'Assemblée générale décidera de la modification de la procédure de révision des appendices à la COTIF. [Bulletins 2016/2, p. 10-13, et 2017/3, p. 13-17]

Révision partielle des RU CIM

La Commission de révision a examiné l'avancement des travaux sur les questions douanières et en matière de numérisation des documents de transports pour le fret et approuvé la poursuite des travaux encore nécessaires.

Révision partielle des RU CUI

La Commission de révision s'est clairement prononcée en faveur d'une modification des RU CUI visant à clarifier leur champ d'application. Selon leur champ d'application révisé, les RU CUI s'appliqueront à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire dans un État membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. À sa 13^e session, l'Assemblée générale décidera de la modification des RU CUI. [Bulletins 2015/3, p. 27-29, et 2016/3, p. 16-17]

Révision partielle des RU APTU

La Commission de révision a adop-

té des modifications aux RU APTU afin que celles-ci restent harmonisées avec le droit de l'UE. Les futures prescriptions techniques uniformes devront en particulier définir des exigences applicables quand les sous-systèmes existants sont renouvelés ou réaménagés ainsi que les paramètres devant être vérifiés par l'entreprise ferroviaire pour garantir la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires qu'ils emprunteront. Les modifications entreront en vigueur le 1er mars 2019. À moins qu'un quart des États membres formulent une objection avant le 20 juillet 2018.

Révision partielle des RU ATMF

La Commission de révision a adopté des modifications aux RU ATMF afin que celles-ci restent harmonisées avec le droit de l'UE. Les modifications étaient nécessaires pour harmoniser la terminologie utilisée avec les nouvelles dispositions de l'UE et pour tenir compte de certains changements en matière de procédure, en particulier du fait que l'Agence de l'UE pour les chemins de fer sera compétente pour délivrer les autorisations de véhicules.



Les modifications entreront en vigueur le 1^{er} mars 2019. À moins qu'un quart des États membres formulent une objection avant le 20 juillet 2018.

Projet de nouvel appendice H à la COTIF

La Commission de révision a exprimé son soutien à la création d'un nouvel appendice H à la COTIF concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international ou « Règles uniformes EST ». Conformément à la pratique établie, l'acronyme français sera utilisé pour toutes les versions linguistiques. Les RU EST offriront un cadre commun pour la certification de la

sécurité des entreprises ferroviaires, exigeront que les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure définissent leur propre système de gestion de la sécurité et prévoient que chaque État partie veillera à l'établissement d'une autorité de certification de la sécurité et d'une autorité de surveillance. À sa 13^e session, l'Assemblée générale décidera de l'adoption des RU EST et des modifications à la Convention nécessaires pour les y intégrer. [Voir article p. 9]

Groupe de travail d'experts juridiques

La Commission de révision a approuvé l'institution d'un groupe de travail

d'experts juridiques. Les débats en ont confirmé la nécessité et la pertinence dans le cadre actuel. [Bulletin 2018/1, p. 22-23]

Conditions d'accès au réseau ferroviaire international

La Commission de révision a chargé le Secrétaire général de poursuivre les travaux pour la constitution d'un cadre juridique non contraignant sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire.

*Aleksandr Kuzmenko,
Bas Leermakers*

ACTUALITÉ | TRANSMETTRE ET RAYONNER

LE PROJET EUMEDRAIL ET LA COTIF POUR UN NOUVEL ÉLAN DES CHEMINS DE FER LIBANAIS

À l'initiative et sur l'invitation du ministère des travaux publics et des transports libanais, une réunion de haut niveau s'est tenue à Beyrouth au Liban le 22 mars 2018. Étaient réunis l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), le ministère libanais des travaux publics représenté par le ministre lui-même, M. Youssef Fenianos, l'Autorité libanaise des chemins de fer et des transports publics (RPTA) et l'OTIF représentée par le Secrétaire général, M. François Davenne, accompagné du chef du département juridique, M. Aleksandr Kuzmenko.

Le projet EUMedRail au Liban pour 2018-2020 a été très bien reçu, notamment l'idée de redynamiser la ligne ferroviaire entre Tripoli et Beyrouth. Il est perçu comme un excellent soutien technique international pour contribuer à la mise en œuvre de projets ferroviaires.

Le Secrétaire général de l'OTIF a souligné l'importance du Liban au Moyen-Orient et a proposé d'accueillir une personne du ministère pour suivre une formation au sein du Secrétariat de l'OTIF afin de réengager un travail commun. Devenu membre de l'OTIF en 1980, année à partir de laquelle la

Convention CIM a commencé à être appliquée, le Liban a ratifié la COTIF 1980 le 1^{er} décembre 1983. C'est en 1997 qu'il a souhaité suspendre sa qualité de membre de l'Organisation. Récemment, le Liban a émis le souhait de mettre un terme à cette suspension pour redevenir membre de l'OTIF et ratifier la COTIF 1999. Cette réunion a été l'occasion pour lui de confirmer cette volonté.

Le Secrétaire général se félicite de cette réunion et tient à remercier particulièrement le ministre, M. Youssef Fenianos, pour son accueil.



MIDDLE EAST RAIL 2018 ET LA COOPÉRATION AVEC LE CCG

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, était invité en tant qu'intervenant à la grande manifestation « Middle East Rail 2018 » à Dubaï, organisée par Terrapinn en partenariat avec le gouvernement des Émirats arabes unis.

Le 13 mars 2018, il a présenté la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) comme un cadre juridique efficace capable d'intégrer différents modèles régionaux. Il a ainsi précisé que la diversité des États membres de l'OTIF est la preuve que la COTIF assure la coexistence de différents systèmes ferroviaires. Au sein de la COTIF se dessine de plus une interopérabilité technique harmonisée et respectueuse des différents systèmes, notamment avec le nouvel appendice EST sur l'exploitation en sécurité des trains.

Plus tard dans la matinée, il a parti-

cipé à la table ronde sur le thème de l'interopérabilité et de l'intégration interrégionale aux côtés de M. Montazeri, directeur général adjoint de la Compagnie des chemins de fer urbains et suburbains de Téhéran, M. Borghini, directeur exécutif de l'entreprise commune Shift2Rail, M. Citroën, directeur général de l'UNIFE, et M. Fitch, chef d'unité à la Commission européenne. L'animateur de cette table ronde était M. Rosen, président du Rail Working Group.

Le « Middle East Rail 2018 » a également été l'occasion d'approfondir davantage les relations de travail avec le Conseil de coopération du Golfe (CCG). En 2014, un mémorandum d'accord (MoU) a été signé entre l'OTIF et le CCG et de nombreux échanges et réunions se tiennent depuis à intervalles réguliers. Récemment, c'est l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) qui a signé un MoU avec le CCG.

Ainsi, le 12 mars 2018 une réunion de haut niveau a été organisée entre le CCG, l'OTIF et l'ERA. Étaient notamment présents Keir Fitch, chef de l'unité de la sécurité ferroviaire et de l'interopérabilité de la DG Mobilité et transports, Josef Doppelbauer, directeur exécutif de l'ERA, Nada M. Abou al-Samh, chef de l'unité des chemins de fer du CCG, et Khalid al-Olayan, directeur des transports au CCG. Les compagnies de chemins de fer des États du CCG étaient elles aussi représentées.

Cette réunion a été très positive et enrichissante. Le CCG a expliqué qu'il travaillait sur des règles d'exploitation communes. En accord avec le CIT, des exemples de contrats types ont été communiqués au CCG et le Secrétaire général a proposé la collaboration de l'OTIF et du CIT pour l'étude de l'adaptation du régime de la COTIF au cadre particulier du CCG.

REGLES UNIFORMES CONCERNANT L'EXPLOITATION EN SECURITE DES TRAINS EN TRAFIC INTERNATIONAL (EST)

Bien que la COTIF porte principalement sur le trafic ferroviaire international basé sur l'échange de véhicules aux gares frontières, elle peut également se développer pour soutenir l'interopérabilité et les trains complets traversant les frontières. Ce type d'exploitation pourrait grandement améliorer l'efficacité du transport par chemins de fer en réduisant le temps de transit et les coûts grâce à la limitation du nombre d'arrêts et d'interfaces organisationnelles. C'est dans cette optique qu'un projet de nouvel appendice H à la COTIF, approuvé par la Commission de révision le 28 février 2018, sera soumis pour adoption à la 13^e Assemblée générale les 25 et 26 septembre 2018. Quels en sont le contexte, la teneur et l'utilité pratique.

Objectifs du nouvel appendice

L'objectif du nouvel appendice est de proposer, pour les États qui appliquent déjà pleinement les APTU et ATMF, des principes généraux et des responsabilités aux fins de l'exploitation transfrontalière des trains. Depuis leur création, les ATMF réglementent la procédure d'admission des véhicules ferroviaires en trafic international, en définissant notamment les règles qui leur sont applicables et les responsabilités pour leur bonne utilisation et leur bon entretien. Le nouvel appendice viendra les com-

pléter en établissant des règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains composés de véhicules admis au trafic international en vertu des ATMF. Il aidera les États à organiser leur système ferroviaire de façon à ce que les entreprises ferroviaires puissent exploiter des trains par-delà les frontières et les faire circuler sur les réseaux de multiples États voisins. En matière de principes et de responsabilités, le nouvel appendice contiendra des dispositions relatives à l'exploitation et la sécurité et concernant en particulier les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure, dans le but de garan-

tir une exploitation en toute sécurité des trains, ce qui inclut la certification et la surveillance des entreprises ferroviaires. Le projet se fonde sur la réglementation applicable au système ferroviaire de l'Union européenne, avec laquelle les dispositions doivent être compatibles.

Concepts fondamentaux du projet

La certification de la sécurité

Tout État appliquant le nouvel appendice devra créer une autorité de certification de la sécurité responsable de la certification des entreprises ferroviaires et la notifier au Secrétaire général. Cette autorité doit être indépendante des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure. L'autorité de certification de la sécurité des États qui sont également membres de l'Union européenne sera l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. Les autorités de certification devraient certes coopérer pour réduire la charge incombant aux entreprises ferroviaires demandant une certification de la sécurité dans plusieurs États, mais elles ne peuvent délivrer de certificats valides que sur le territoire pour lequel elles sont responsables.

Avec le nouvel appendice, les États conserveront la pleine maîtrise de quelles entreprises ferroviaires ont le droit d'exploiter des trains sur leur territoire. Les entreprises ferroviaires de-

COTIF : CONVENTION RELATIVE AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

APPENDICE A	CIV	Règles uniformes Contrat de transport des voyageurs
APPENDICE B	CIM	Règles uniformes Contrat de transport des marchandises
APPENDICE C	RID	Règlement Transport des marchandises dangereuses
APPENDICE D	CUV	Règles uniformes Contrats d'utilisation de véhicules
APPENDICE E	CUI	Règles uniformes Contrat d'utilisation de l'infrastructure
APPENDICE F	APTU	Règles uniformes Validation de normes techniques et adoption de PTU applicables au matériel ferroviaire
APPENDICE G	ATMF	Règles uniformes Admission technique de matériel ferroviaire
APPENDICE H	EST	Règles uniformes Exploitation en sécurité des trains

vront obtenir un certificat de sécurité valide pour chacun des États dans lesquels elles souhaitent faire circuler des trains. Les États peuvent décider de délivrer ou non un certificat de sécurité à une entreprise ferroviaire et de reconnaître ou non un certificat de sécurité délivré dans un autre État.

La certification de la sécurité devra être basée sur des dispositions harmonisées pour autant qu'elles existent. C'est à cet effet que des annexes portant sur la procédure de certification de la sécurité ainsi que sur les méthodes de sécurité communes (MSC) concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et les contrôles seront préparées, probablement entre le moment de l'adoption du nouvel appendice et son entrée en vigueur. Les conditions pour l'obtention d'un certificat de sécurité seront harmonisées au maximum ; les annexes ne décriront cependant pas de manière exhaustive toutes les conditions qu'un État pourra demander aux entreprises ferroviaires de remplir pour qu'un certificat de sécurité leur soit délivré. Les États ne pourront néanmoins imposer de conditions incompatibles avec le nouvel appendice et ses annexes.

Les RU EST seront compatibles avec les dispositions du droit de l'Union européenne sur la sécurité du système ferroviaire. En conséquence, les États membres de l'UE et les États qui appliquent la législation pertinente de l'UE à la suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci n'ont en principe pas à prendre de mesures d'exécution supplémentaires. La terminologie et les concepts ont autant que possible été choisis pour refléter les dispositions définies dans le droit de l'UE, de sorte que la transposition progressive et le développement consécutif, par exemple des méthodes de sécurité communes sur le système de gestion de la sécurité (remplaçant l'ancienne méthode de sécurité commune sur la certification), le contrôle et la surveillance, soient possibles.

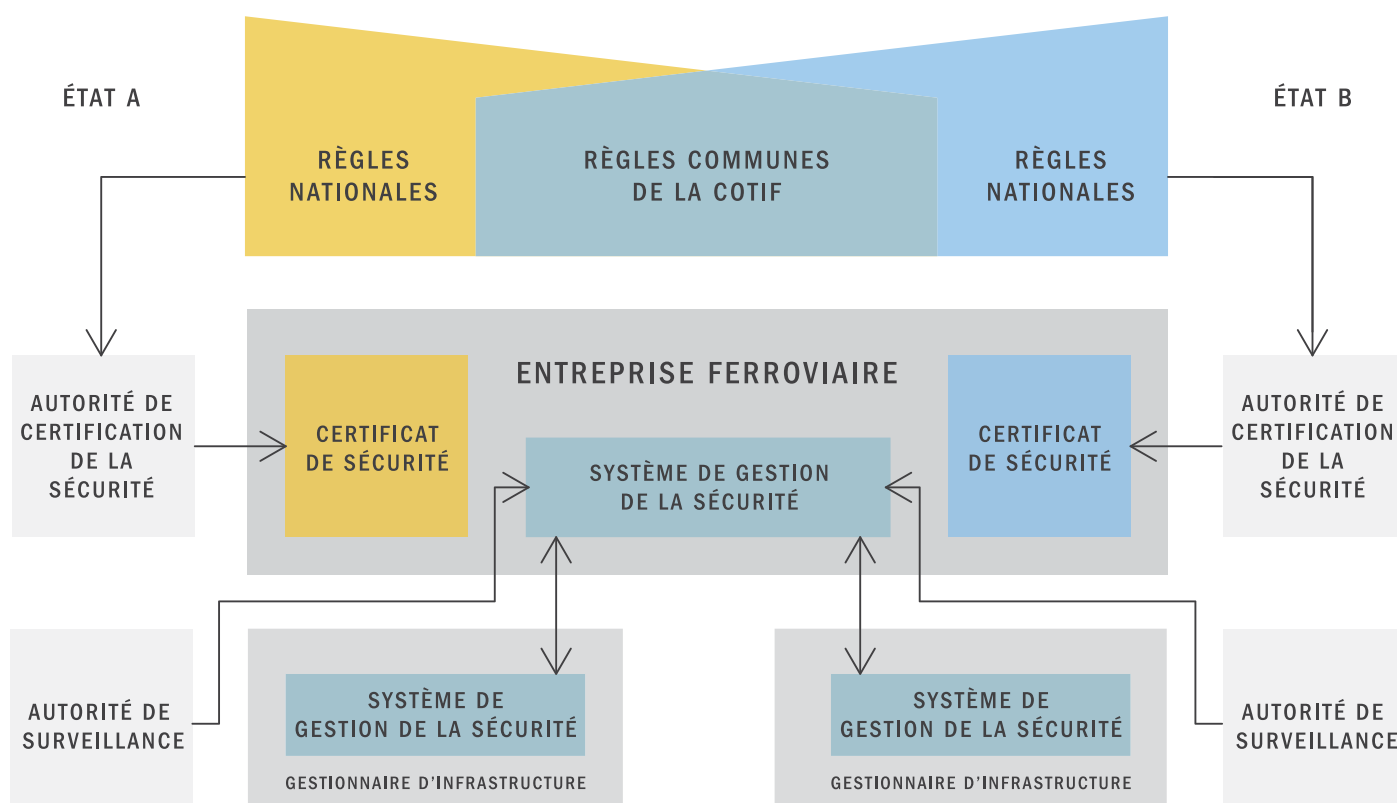
Gérer l'exploitation en sécurité des trains

En application du nouvel appendice, les États veilleront à ce que les gestionnaires d'infrastructure soient à même de coopérer en trafic international avec différentes entreprises ferroviaires (étrangères). Entreprises

ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure seront co-responsables de l'exploitation en sécurité des trains. À ce titre, ils devront chacun établir leur propre système de gestion de la sécurité (SGS). Des dispositions harmonisées concernant les éléments du SGS seront établies sous forme d'annexes au nouvel appendice.

Les entreprises ferroviaires n'exploitent des trains que dans les limites de leur certificat, qui peut par exemple être restreint à certaines lignes ou certains types de trafic. Tout acteur de l'exploitation (entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure) doit appliquer correctement la réglementation, y compris pour l'établissement de son système de gestion de la sécurité et le contrôle de l'application correcte de ce dernier, et coopérer pour veiller à la sécurité. Une future annexe sur les méthodes de sécurité communes pour le contrôle devrait inclure de telles dispositions.

Chaque État aura pour tâche de surveiller le SGS des entreprises ferroviaires auxquelles il a délivré un certificat de sécurité. La surveillance doit.



être basée sur des dispositions harmonisées pour autant qu'elles existent. Une future annexe sur les méthodes de sécurité communes pour la surveillance devrait inclure de telles dispositions. L'autorité de surveillance doit fournir toutes les informations pertinentes à l'autorité de certification de la sécurité et les deux autorités doivent coopérer.

Mise au point

La question de l'interopérabilité a été présentée et discutée au sein de la Commission d'experts techniques en 2016. Celle-ci en a appuyé le principe général et a prié le groupe de travail permanent sur la technique d'affiner le concept.

Après rédaction, le nouvel appendice H a d'abord été examiné par la Commission d'experts techniques des 13 et 14 juin 2017, puis soumis à la 26e session de la Commission de révision. En application de l'article 17, § 1, lettre b), de la COTIF, la Commission de révision a examiné l'introduction du nouvel appendice H à la COTIF (RU EST) et prié le Secrétaire général de le soumettre à la 13e Assemblée générale pour décision.

Une fois adopté par l'Assemblée générale, le nouvel appendice entrera en vigueur douze mois après approbation de la décision par les deux tiers des États membres (voir article 34 de la COTIF pour les conditions exactes). L'histoire montre que cette approbation peut prendre plusieurs années (p. ex. la COTIF 1999 n'est en-

trée en vigueur qu'en 2006). En raison de l'importance particulière de cette question pour l'avenir du transport international ferroviaire, le Secrétariat fera tout son possible pour raccourcir ce délai en proposant aux États membres toute l'aide et les informations dont ils pourraient avoir besoin.

Le délai entre l'adoption et l'entrée en vigueur pourra être mis à profit pour la rédaction des annexes au nouvel appendice, qui contiendront les dispositions détaillées devant par exemple être appliquées par les autorités, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure.

Les annexes devraient couvrir au minimum :

- a) une méthode de sécurité commune pour les exigences relatives au système de gestion de la sécurité devant être appliquée par les autorités de surveillance lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;
- b) une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien ;
- c) les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques devant être appliquée par

les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien lorsqu'ils apportent une modification technique, opérationnelle ou organisationnelle au système ferroviaire ;

- d) une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance dans leurs activités de surveillance des entreprises ferroviaires. L'application de ces dispositions pour la surveillance des gestionnaires d'infrastructure dépendra des dispositions sur la surveillance en vigueur dans les États concernés.

Remarques finales

Le nouvel appendice et ses annexes offriront une approche moderne, efficace et harmonisée de la sécurité afin d'éviter la multiplication d'approches incompatibles. Une large application du nouvel appendice pourrait rendre le trafic ferroviaire international bien plus efficace et renforcer sa compétitivité par rapport aux autres modes.

L'exploitation transfrontalière des trains ne repose pas uniquement sur les éléments techniques et de sécurité visés dans le nouvel appendice, mais aussi sur les possibilités et conditions d'accès des entreprises ferroviaires au réseau ferré d'un État, qui, pour leur part, ne relèvent pas de son champ d'application.

Bas Leermakers



Source : Document de travail « Cross-reference table of EU and OTIF terminology » de la 34^e réunion du WG TECH [traduction partielle pour l'article]

15^e RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL « TECHNIQUE DES CITERNES ET DES VÉHICULES » DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID

Comme suite aux discussions du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en sa 8^e session (Utrecht, 20-24 novembre 2018), le Secrétariat a convoqué une réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » pour discuter des répercussions sur le RID des très grands conteneurs mis au point par le groupe chimique BASF et le constructeur de citernes belge van Hool (voir Bulletin 1/2018, page 18).

Les discussions se sont appuyées sur un comparatif des prescriptions applicables aux wagons-citernes et conteneurs-citernes. Toutes les différences relatives à l'épaisseur de paroi des citernes d'une part et aux exigences pour les véhicules d'autre part ont été examinées.

Épaisseur de paroi

Si les citernes sont en l'acier doux, l'épaisseur minimale de paroi est de 6 mm tant pour les wagons-citernes que pour les conteneurs-citernes. La formule utilisée pour calculer l'épaisseur minimale pour un autre métal que l'acier doux est dans les deux cas la même. Cependant, indépendamment du résultat alors obtenu, l'épaisseur minimale de paroi peut être réduite jusqu'à 4,5 mm pour les citernes des wagons-citernes, mais jusqu'à 3 mm pour les citernes des conteneurs-citernes.

Plusieurs délégations se sont demandé si cette différence restait justifiée pour les très grands conteneurs-citernes, dont la contenance est comparable à celle des wagons-citernes à bogies. Cette question revêt une dimension politique. Si des épaisseurs de paroi moindres devaient être acceptées pour les très grands conteneurs-citernes, alors les exploitants de wagons-citernes pourraient eux aussi réclamer une plus grande réduction de l'épaisseur de paroi. La réduction de l'épaisseur de paroi pourrait relancer les débats politiques sur l'acceptation des transports de marchandises dangereuses

et aboutir, en fonction des analyses de risques, à l'interdiction des transports de marchandises dangereuses sur certaines lignes.

Selon le représentant de l'industrie chimique, la quantité transportée est la même que lorsque deux conteneurs-citernes traditionnels sont transportés sur un wagon porteur. D'après lui, augmenter l'épaisseur de paroi pour les conteneurs-citernes risquerait de nuire au transport multimodal et d'aboutir à un transfert modal de grande ampleur vers la route, et fixer des épaisseurs minimales de paroi en cas d'utilisation d'aciers de haute qualité pourrait freiner le progrès technique, alors qu'il contribue à l'amélioration de la sécurité.

Le groupe de travail a décidé de renvoyer la question au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN, qui pourra déterminer si les possibilités de réduction de l'épaisseur de paroi devraient être limitées pour les très grands conteneurs-citernes. Ce groupe examinera également si d'autres aciers de haute qualité peuvent être ajoutés à ceux autorisés pour la construction des citernes et s'il est encore pertinent de fixer une épaisseur minimale de paroi ne devant en aucun cas être dépassée.

Distance minimale entre le plan de traverse de tête et le réservoir

Pour les wagons-citernes, la distance minimale entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir doit être de 300 mm.

Cette distance sert de distance de sécurité contre le chevauchement des wagons. Il n'existe pas de prescription correspondante pour les wagons porteurs des conteneurs-citernes. Or, les dispositifs de vidange des conteneurs-citernes sont installés sur les parois d'extrémité et se trouvent donc directement dans la zone de danger en cas de chevauchement des tampons.

Le RID prévoit toutefois que les conteneurs-citernes doivent, pendant le transport, être chargés sur les wagons de telle manière qu'ils sont suffisamment protégés, par leurs propres aménagements ou ceux des wagons porteurs, contre les chocs latéraux ou longitudinaux ainsi que contre le retournement. Il n'apparaît pas clairement dans quelle mesure ces prescriptions ont été prises en compte pour les très grands conteneurs citernes.

Fixations de constructions annexes soudées

Pour les wagons-citernes, les fixations de constructions annexes soudées doivent être réalisées de manière à empêcher que le réservoir ne soit éventré en cas de sollicitations dues à un accident. Il n'y a pas de prescription correspondante pour les conteneurs-citernes, mais selon les représentants de l'industrie chimique et du fabricant des très grands-conteneurs, le recours à des éléments de construction fixés sur les parois des citernes est évité. Les robinets sont encastrés dans les citernes et aucune échelle fixe n'est installée, seulement des points d'accroche.

Résistance à la pression des dispositifs de fermetures

Les dispositifs de fermeture des ouvertures d'inspection des wagons-citernes doivent faire preuve d'une certaine résistance à la pression afin d'obvier aux défauts d'étanchéité des fermetures consécutifs à des oscillations du contenu. Selon leur fabricant, les très grands conteneurs-citernes satisfont à cette prescription.

Le groupe de travail a estimé que les prescriptions en la matière pour les wagons-citernes et les conteneurs-citernes devaient être harmonisées et a transmis cette question au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune.

Périodicité des contrôles

Le RID prévoit des délais différents pour les contrôles périodiques (huit ans pour les citernes des wagons-citernes et cinq ans pour celles des conteneurs-citernes) et pour les contrôles intermédiaires (quatre ans ou deux ans et demi). Le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) a attiré l'attention sur le lien entre les délais de contrôle et l'épaisseur de paroi plus fine prévue pour les conteneurs-citernes. En effet, les délais plus courts permettraient de repérer plus tôt que pour les wagons-citernes toute diminution éventuelle de l'épaisseur de la paroi due à la corrosion.

Indication de la date de la prochaine épreuve sur la citerne

Les wagons-citernes doivent porter la date de leur prochaine épreuve périodique ou de leur prochaine épreuve intermédiaire, mais pas les conteneurs-citernes. En outre, les indications requises tant pour les wagons-citernes que pour les conteneurs-citernes doivent apparaître sur les deux côtés latéraux des wagons-citernes mais seulement sur un côté des conteneurs-citernes. Le but est d'éviter de devoir monter sur l'autre côté du wagon-citerne pour pouvoir

lire les informations.

Le groupe de travail a estimé que l'indication de la date de la prochaine épreuve périodique était également utile pour les conteneurs-citernes. Il a prié le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune de traiter cette question conjointement avec la proposition du Royaume-Uni sur les modèles de plaques de citerne RID/ADR et de vérifier si les indications prescrites ne devraient pas apparaître sur les deux côtés latéraux, du moins pour les très grands conteneurs-citernes.

Dispositifs d'absorption d'énergie et protection anti-chevauchement des tampons

Les wagons-citernes destinés au transport de certains gaz et liquides dangereux doivent être munis de dispositifs d'absorption d'énergie ainsi que de dispositifs de protection anti-chevauchement des tampons ou servant à limiter les dommages lors de chevauchement des tampons.

Reprendre ces prescriptions pour les wagons porteurs des très grands conteneurs-citernes signifierait que les wagons porteurs ne pourraient plus être utilisés avec flexibilité pour tous les transports de conteneurs, ce qui rendrait la planification plus ardue. Pour que l'utilisation des wagons porteurs puisse rester flexible, des exigences plus poussées doivent être fixées pour les conteneurs-citernes afin d'obtenir un niveau de sécurité équivalent.

Les difficultés techniques rencontrées avec les tampons anti-crash ont également été abordées. Le seuil de déclenchement de ces tampons correspond à peu près à un essai d'impact avec une accélération de plus de 6g. Or avec une telle accélération, il n'est pas sûr que les conteneurs-citernes restent sur les wagons porteurs étant donné que les tourillons de tous les conteneurs-citernes sont conçus pour seulement 3g.

Le CEFIC n'a pas remis en cause la

nécessité de ces exigences, mais a souligné qu'elles devraient également être prévues pour les wagons porteurs des conteneurs-citernes traditionnels de 20 et 26 pieds dans la mesure où la quantité de marchandises dangereuses transportée par wagon porteur est comparable.

Il a été convenu que des mesures au moins équivalentes devaient être appliquées pour les wagons porteurs de très grands conteneurs-citernes. Dans ses travaux, le nouveau groupe mixte d'experts pour la coordination dans les domaines des marchandises dangereuses et de la technique ferroviaire, chargé de reformuler en objectifs de protection les prescriptions pour les véhicules jusqu'alors contenues dans le RID, devrait tenir compte des problèmes qui se posent pour les wagons porteurs. Une de ses tâches sera de déterminer si c'est aux citernes ou aux véhicules que les mesures définies pour atteindre un objectif de protection devraient s'appliquer, afin de ne pas désavantager le transport ferroviaire. Étant donné que les conteneurs-citernes sont en fait des unités de transport multimodales, l'introduction d'exigences supplémentaires les concernant est limitée. Par conséquent, les mesures qui ne peuvent être envisagées pour les conteneurs-citernes à cause de leur utilisation multimodale doivent être incluses dans les exigences pour les wagons porteurs.

Tourillons

Les wagons porteurs utilisés pour l'acheminement de très grands conteneurs-citernes sont équipés de tourillons dans un matériau très robuste.

Le groupe de travail est convenu que des marques particulières devaient être prévues pour les wagons porteurs, , lesquelles indiqueraient s'ils sont équipés de tourillons renforcés. Cela devrait être pris en compte dans les normes EN, fiches UIC et STI correspondantes. Compléter la marque générique pourrait en effet faciliter la planification de l'utilisation de ce type

de wagons. De plus, le marquage d'un wagon devrait permettre de déterminer s'il peut être trié par gravité seulement à vide ou également lorsqu'il est chargé.

Analyse des risques découlant d'un recours accru aux très grands conteneurs-citernes

Le représentant de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a signalé que l'utilisation de très grands conteneurs-citernes al-

lait de pair avec des exigences particulières pour les wagons porteurs et qu'elle pourrait donc être considérée comme un changement significatif au sens de la méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation des risques.

Le représentant du CEFIC a quant à lui souligné que les très grands conteneurs-citernes et wagons porteurs étaient dûment agréés et que ces conteneurs-citernes étaient utilisés depuis plus de deux ans avec succès. Il s'est toutefois dit prêt à réaliser

une analyse facultative des risques conforme à la MSC. Les très grands conteneurs-citernes devront être comparés avec le transport multimodal et le transport conventionnel en wagons-citernes.

Le groupe de travail a insisté sur l'importance de cette analyse des risques pour la poursuite des travaux et pour éviter les interdictions de transport locales.

Jochen Conrad

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN (BERNE, 12 - 16 MARS 2018)

Du 12 au 16 mars 2018 a eu lieu à Berne la première session de la Réunion commune RID/ADR/ADN de la période biennale 2018/2019. 21 États, l'Union européenne, le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 12 organisations non gouvernementales ont participé.

Citernes

Certificats et attestations de contrôle des citernes signés et transmis électroniquement

Au vu de leur important développement, le groupe de travail sur les citernes s'est demandé si les procédures pour la production et la transmission de documents et signatures électroniques devaient être acceptées dans le cadre de l'agrément et des contrôles des citernes.

Il est apparu que les signatures électroniques ne bénéficiaient pas toutes du même niveau de sécurité et que le degré de fiabilité devait être suffisant pour répondre aux exigences de la norme ISO 17020 concernant la traçabilité du personnel de contrôle.

Le groupe de travail sur les citernes s'est référé à la loi type sur les signatures électroniques de la Commission des Nations unies pour le droit com-

mercial international (CNUDCI), qui vise à faciliter l'utilisation des signatures électroniques en établissant des critères de fiabilité technique pour l'équivalence entre ces signatures et les signatures manuscrites.

Il s'est également appuyé sur le règlement (UE) no 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur, dont l'article 46 précise qu'un document électronique ne peut être refusé comme preuve en justice au seul motif qu'il se présente sous forme électronique. La même disposition est prévue pour les signatures électroniques (article 25) et les cachets électroniques (article 35).

Au vu de ces éléments, le groupe de travail n'a pas vu d'objections à la production et la transmission de certificats et attestations de contrôle des citernes signés électroniquement.

La plupart des décisions prises à cette première session de la Réunion commune pour le cycle 2018/2019 portaient encore sur l'édition 2019 du RID/ADR/ADN que le WP.15 et la Commission d'experts du RID ont définitivement adoptée en mai 2018. Un groupe de travail a de nouveau été chargé de traiter les nombreux documents concernant les questions relatives aux citernes et s'est réuni en parallèle à la session plénière sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni).

Interprétation

Variations et indications complémentaires pour les étiquettes de danger et les plaques-étiquettes

Selon les paragraphes 5.2.2.2.1, 5.2.2.2.1.3 et 5.2.2.2.1.5 du RID, les variations suivantes sont admises pour

les étiquettes de danger par rapport aux modèles montrés au 5.2.2.2 :

– Les modèles requis pour d'autres modes de transport peuvent également être acceptés s'ils présentent des variations mineures qui n'affectent pas le sens évident de l'étiquette.

– À l'exception des étiquettes de modèle 9A, les étiquettes de danger peuvent contenir du texte comme le numéro ONU ou une description écrite du risque (p. ex. « inflammable »).

– À l'exception des étiquettes de la classe 7, les étiquettes de danger ne peuvent contenir dans le champ situé sous le symbole que des indications facultatives sur la nature du danger et les mesures de précautions à prendre lors des manipulations.

Dans la pratique, on rencontre également des plaques-étiquettes comportant des indications complémentaires telles qu'elles sont autorisées pour les étiquettes de danger.

Le paragraphe 5.3.1.7.1 renvoie certes aux prescriptions applicables du 5.2.2.2 pour l'aspect des plaques-étiquettes, mais ne mentionne pas de dérogations permettant l'inclusion de textes ou l'indication de numéros ONU sur les plaques-étiquettes.



La Réunion commune a adopté une proposition de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) visant à ce que les variations admises pour les étiquettes de danger le soient également pour les plaques-étiquettes.

Nouvelles propositions

Marquage des wagons et conteneurs transportant des quantités limitées

Les wagons et conteneurs contenant simultanément des marchandises dangereuses en quantités limitées et des marchandises dangereuses soumises à l'ensemble des prescriptions doivent arborer les plaques-étiquettes correspondant à ces dernières, mais n'ont pas à porter la marque pour les quantités limitées. Cela signifie que sur un wagon ou conteneur chargé en majorité de marchandises en quantités limitées mais contenant aussi quelques marchandises dangereuses soumises à l'ensemble des prescriptions, seuls les dangers correspondant à ces dernières sont indiqués. Par exemple, un wagon ou un conteneur chargé de 28 000 litres d'éthanol en bidons en plastique de 5 litres chacun et de 60 kg d'une matière dangereuse pour l'environnement en fût ne porte que la plaque-étiquette du modèle no 9 (pour les matières et objets dangereux divers). En revanche, si

un wagon ou conteneur ne transporte que 50 litres d'éthanol, en bidons en plastique de 10 litres chacun, ce sont des plaques-étiquettes du modèle no 3 (pour liquides inflammables) qu'il doit arborer.

De l'avis de la Suède, le marquage actuellement prescrit pour les wagons et conteneurs chargés de quantités limitées pourraient induire les services d'intervention d'urgence en erreur en cas d'accident puisqu'il ne reflète pas nécessairement le danger réel. Elle a donc proposé de rendre obligatoire la marque correspondant aux quantités limitées (QL) pour les wagons et conteneurs transportant simultanément plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses en quantités limitées et des marchandises dangereuses autres soumises à l'ensemble des prescriptions.

Selon la Réunion commune, on peut partir du principe que le danger est moindre pour les transports de marchandises dangereuses en quantités limitées. De plus, la marque QL ne renforcerait pas la sécurité puisqu'elle n'indique pas le type de danger découlant des marchandises transportées. Le même argument



Exemples de plaques-étiquettes avec des indications complémentaires

pourrait également être avancé pour remettre en question l'utilisation des panneaux orange. Lorsque ceux-ci sont prescrits, le type des marchandises transportées doit toutefois être mentionné dans le document de transport, alors que ce n'est pas le cas pour les marchandises dangereuses en quantités limitées.

Quelques délégations ont soutenu la proposition de la Suède, estimant qu'elle permettrait d'améliorer la sécurité. Le type de danger n'est certes pas apparent avec la marque QL, mais les services d'intervention seraient alors avertis de la présence de marchandises dangereuses en grandes quantités transportées selon les prescriptions pour les quantités limitées.

Au terme de longues discussions, la Réunion commune n'a pas approuvé la proposition de la Suède, qui a annoncé qu'elle reviendrait sur la question avec une proposition révisée.

Nouveau numéro 836 d'identification du danger

La Réunion commune s'est penchée sur une proposition de l'Espagne pour l'introduction d'un nouveau numéro 836 d'identification du danger dans la liste apparaissant au 5.3.2.3.2. L'argument invoqué était que les numéros 368 (matière liquide inflammable, toxique et corrosive) et 638 (matière toxique et inflammable et corrosive) existent déjà, mais qu'il n'y a pas de numéro d'identification du danger pour les matières corrosives qui sont à la fois inflammables et toxiques.

Le système actuel d'attribution des numéros d'identification du danger a ses limites. Par exemple, le numéro ne peut comporter plus de trois chiffres. Cela pose problème pour les matières présentant trois propriétés dangereuses mais dont l'une est très prononcée, ce qui est normalement exprimé par la répétition du chiffre correspondant.

Les avis étaient partagés sur la proposition de l'Espagne. Certaines délégations

l'ont saluée, soulignant qu'il y avait également des inconsistances dans la numérotation pour d'autres rubriques, qui justifieraient un examen approfondi des principes d'attribution des numéros d'identification du danger. Pour d'autres en revanche, modifier le système depuis longtemps établi et bien connu des services d'intervention risquerait d'avoir des conséquences imprévues, même si cela devrait être possible après examen au cas par cas des propositions de modification des différentes rubriques et de leurs justifications détaillées.

La Réunion commune a souligné que les informations fournies par le numéro d'identification du danger ne devaient pas être prises isolément mais lues en combinaison avec les autres informations à disposition, sur la plaque-étiquette par exemple. Or, en cas d'incendie, seules sont disponibles les informations sur les dangers inscrites sur les panneaux orange puisqu'à la différence des plaques-étiquettes, ceux-ci doivent être conçus de telle sorte que le numéro d'identification du danger et le numéro ONU sont encore lisibles après un incendie d'une durée de 15 minutes.

Les délégations qui ont constaté des inconsistances dans l'attribution des numéros d'identification du danger d'autres rubriques devront en faire part à la représentante de l'Espagne afin que ces cas soient inclus dans le document révisé de l'Espagne pour la prochaine Réunion commune. Cette dernière déterminera si un examen approfondi des principes d'attribution des numéros est ou non nécessaire.

Gestion des risques et des accidents

Amélioration des rapports sur les événements survenant en transport terrestre de marchandises dangereuses

Amélioration des rapports sur les événements survenant en transport terrestre de marchandises dangereuses.

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a proposé à la Réunion commune une liste de paramètres pouvant être intégrés dans une méthode d'appréciation des risques harmonisée pour les trois modes de transport terrestres. La Réunion commune a également pris note d'une proposition de l'Agence pour la mise au point d'un système commun de comptes rendus d'événements en trafic ferroviaire (Railway Common Occurrence Reporting System – COR). Bien que les travaux sur le système COR aient été engagés à la demande expresse du secteur ferroviaire européen, l'Agence estime qu'il serait souhaitable, afin d'harmoniser les exigences pour les trois modes de transport terrestres, de coordonner ce projet avec les travaux de la Réunion commune, de préférence dans le cadre d'une révision de la section 1.8.5 du RID/ADR/ADN sur les déclarations des événements impliquant des marchandises dangereuses. En l'absence de coordination, l'Agence se verrait contrainte de mettre au point son propre système pour le secteur ferroviaire européen, dont la compatibilité totale avec la section 1.8.5 ne pourrait être garantie.

Les avis sur les paramètres listés par l'Agence pour l'appréciation des risques étaient partagés. Plusieurs délégations ont souligné que les statistiques utilisées pour certains paramètres de la liste (types et quantités des marchandises dangereuses transportées, véhicules utilisés, etc.) ne sont pas forcément disponibles à l'échelle nationale.

De plus, il est d'expérience difficile de trouver des données supplémentaires après un accident ou incident. Certaines délégations seraient favorables à une révision de la section 1.8.5 et en espéreraient une amélioration du système d'établissement des rapports sur les événements et une meilleure disponibilité des données. D'autres se sont en revanche dites satisfaites du système actuel tel qu'il est prévu dans la section 1.8.5 et jugent une révision inutile.

La Réunion commune a décidé de procéder dans un premier temps à une analyse de la mise en œuvre des dispositions actuelles de la section 1.8.5 dans les différents pays ainsi que de la disponibilité actuelle de différents types de données et statistiques à l'échelle nationale et régionale. Au vu du soutien reçu par la suggestion de la France de créer un groupe de travail informel, celle-ci a été priée de présenter une proposition officielle à la prochaine session avec un projet de mandat.

Questions diverses

Remplissage des bouteilles à GPL par des particuliers ou des entreprises pour leur propre approvisionnement

Depuis de nombreuses années déjà, les particuliers peuvent acheter des bouteilles à gaz de pétrole liquéfié (GPL) rechargeables, utilisées entre autres dans les caravanes. Les bouteilles installées de façon permanente dans une caravane ou une autocaravane et homologuées avec le reste du véhicule sont considérées comme un équipement du véhicule. Toutefois, il existe également des bouteilles mobiles qui ne sont pas installées à demeure sur un véhicule. Ainsi, les bouteilles en aluminium et les bouteilles composites, caractérisées par leur faible poids, sont également utilisées pour les montgolfières et la navigation et sur des chantiers de construction pour le chauffage, le séchage ou à des fins de fusion.



Remplissage d'une bouteille fixe



Petite bouteille en aluminium

La Suisse a demandé à la Réunion commune si, selon les prescriptions du RID/ADR/ADN, il était permis aux particuliers et entreprises de remplir pour leur propre approvisionnement des bouteilles à GPL à une station-service ou dans d'autres centres de remplissage. Elle voulait également savoir si l'instruction d'emballage P 200 était applicable, étant donné l'exemption prévue au point 1.1.3.1 a).

Après de longues discussions, la Réunion commune a estimé que l'exemption prévue au 1.1.3.1 a) n'entraîne pas en ligne de compte.



Composite cylinder

w

En effet, celle-ci ne s'applique qu'au transport de marchandises dangereuses effectué par des particuliers lorsque les marchandises en question

sont conditionnées pour la vente au détail et à condition que des mesures soient prises pour empêcher toute fuite de contenu. Or lorsque des particuliers remplissent eux-mêmes des bouteilles à GPL, le GPL n'est pas conditionné pour la vente au détail. De l'avis de certaines délégations, cette exemption ne vaut par ailleurs que pour le transport de marchandises dangereuses, mais pas pour le remplissage, et l'instruction d'emballage P 200 devrait donc dans tous les cas être respectée, ce qui est presque impossible pour les particuliers.

La Réunion commune a constaté que rien n'empêchait les autorités nationales compétentes à autoriser dans leur pays le remplissage des bouteilles à GPL par les particuliers eux-mêmes. Cela doit cependant se faire dans le respect des prescriptions en la matière d'autres instruments juridiques ne concernant pas les questions de transport, comme par exemple la sécurité de l'utilisation.

Enfin, la Réunion commune a souligné que si une proposition pour l'extension de l'applicabilité de l'exemption au 1.1.3.1 a) devait être mise au point, il faudrait indiquer précisément les critères techniques devant être remplis pour atteindre le même niveau de sécurité qu'avec l'application de l'instruction d'emballage P 200.

Compliments

Cette session a marqué la dernière participation avant leur retraite de M. Klaas Tiemersma (Pays-Bas) et M. John Mairs (Royaume-Uni), experts des marchandises dangereuses et depuis longtemps délégués à la Réunion commune. Leur souhaitant une longue et heureuse retraite, la Réunion commune les a remerciés de leur engagement et de leur participation active.

*Katarina Guricová
Jochen Conrad*

LE PROTOCOLE DE LUXEMBOURG COMPOSANTE ESSENTIELLE DU TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL

Avec l'essor du trafic ferroviaire transfrontalier stimulé par le déploiement de l'initiative « Belt and Road » et l'augmentation du financement privé du matériel roulant, en particulier pour le fret, les questions de droits de propriété du matériel roulant sont de plus en plus critiques en l'absence de règles internationales. Heureusement, une solution prend forme avec le Protocole ferroviaire de Luxembourg, qui offre le premier cadre juridique détaillé pour la protection des propriétaires et financeurs du matériel roulant circulant par-delà les frontières juridictionnelles.



Le puzzle ferroviaire est incomplet. Le transport international de marchandises et de voyageurs se développe, parallèlement à la libéralisation du secteur ferroviaire qui accueille de nouveaux acteurs et utilisateurs. Il est donc indubitablement nécessaire de réglementer l'exploitation transfrontalière des équipements ferroviaires. En Europe, en plus de légiférer pour un espace ferroviaire européen unique, l'UE reprend également progressivement, via l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, les responsabilités pour l'admission du matériel roulant. L'OSJD et l'OTIF administrent des traités internationaux réglementant le transport de marchandises et de voyageurs et l'admission des véhicules sur le réseau ferré international. Les CUV de l'OTIF offre une base juridique à un accord multilatéral sur l'utilisation du matériel roulant par les parties qui ne sont pas propriétaires. Pourtant à l'heure

actuelle, les questions relatives à la propriété et aux sûretés sur le matériel roulant acheminant effectivement des marchandises et voyageurs à l'international sont soumises uniquement au droit national.

Tant que tous les intervenants étaient des organismes d'État, cette lacune n'avait que peu d'incidence. Le matériel roulant appartenait en grande partie directement ou indirectement aux États et même lorsque les équipements ferroviaires étaient financés par de tierces parties, ce financement était garanti par l'État ou un organisme public. En conséquence, les litiges concernant la propriété du matériel roulant pouvaient tous être couverts soit à l'échelon intergouvernemental, soit par des accords entre entreprises publiques. Aujourd'hui, les choses ont changé. Avec le 4e paquet ferroviaire de l'UE et la création de l'espace ferroviaire européen unique avec libre accès pour les services de transport de marchandises et de voyageurs, l'Europe s'oriente vers une libéralisation du marché ferroviaire. D'autres marchés ferroviaires partout dans le monde suivent la même voie. Dans deux études récentes réalisées à la demande du Rail Working Group, le cabinet-conseil Roland Berger a établi un lien direct entre libéralisation et nécessité de capitaux privés. Ses rapports montrent également une tendance nette de financement par le secteur privé de plus en plus de passations de marché par des acteurs étatiques et privés.

Plus de transports transfrontaliers et plus d'investissements

Les stratégies ferroviaires étant centrées autour du développement des réseaux régionaux et transfrontaliers ainsi que de l'augmentation du nombre de voyageurs et de marchandises circulant par-delà les frontières juridictionnelles, il devient urgent que des règles de droit soient établies. Certains projets comme l'initiative « Belt and Road » sont prometteurs d'une forte croissance dans le trafic ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et soulèvent ainsi des questions difficiles quant aux garanties portant sur le matériel roulant circulant à l'international. Une étude récente de Roland Berger pour l'UIC prévoit une croissance annuelle composée d'au moins 15 % sur ces « routes de la soie », ce qui signifierait non seulement un plus grand nombre de locomotives et wagons traversant les frontières, mais aussi une augmentation de la demande pour de nouveaux wagons et davantage de financements privés. Ce sera d'autant plus le cas pour le matériel roulant à écartement variable pouvant circuler de l'Europe de l'Ouest au littoral pacifique chinois sans transbordement nécessaire, que ces évolutions auront rendu économiquement viables.

Tout cela demandera d'importants investissements continus en matériel roulant. Les opérateurs publics requerront des dettes émises par des tiers sans garantie d'État, avec

recours du prêteur sur le matériel roulant. Les acteurs privés ne disposant pas nécessairement de fonds suffisants pour supporter tous les coûts de l'acquisition d'équipements ferroviaires, ils emprunteront de l'argent auprès de banques, avec garantie sur les équipements ferroviaires, ou prendront à bail du matériel roulant de bailleurs spécialisés voire d'autres opérateurs, souvent publics, cherchant à monétiser leur excédent de matériel roulant, ou dans le cadre de franchises ou coentreprises avec le secteur privé.

Dans tous les cas, il doit être clair que le créancier a le droit de reprendre possession du bien financé s'il y a un manquement ou insolvabilité du débiteur, ou simplement au terme du financement. Même lorsque les opérateurs financent leurs équipements par des capitaux propres, ils doivent avoir la garantie que leurs droits de propriété sur les locomotives et wagons ne peuvent être supplantés, en droit national, lorsqu'ils les exploitent dans une juridiction autre que leur État d'origine. Cela pose tout particulièrement problème puisqu'il n'existe ni registres ferroviaires nationaux publics pour l'enregistrement des garanties de propriété sur les équipements ferroviaires, ni système unique commun pour l'identification du matériel roulant. De plus, même si un créancier reprenant possession sait où se trouvent ses biens (ce qui n'est pas souvent le cas), leur récupération dépend des procédures judiciaires locales, qui peuvent prendre plusieurs années, et il n'existe aucun système permettant aux États d'aider à la restitution des équipements repris en possession en cas d'insolvabilité du débiteur.

Si les potentiels problèmes de conflit de lois ne peuvent être résolus pour garantir qu'elle ne compromet pas la propriété et les garanties des opérateurs et financeurs, la circulation transnationale du matériel roulant pèsera gravement sur le financement privé pour l'acquisition de nouveau matériel roulant au moment où le besoin est le plus urgent. Dans le pire

des cas, il n'y aura tout simplement pas de crédit disponible. Dans le meilleur des cas, quand les fonds seront disponibles, les taux de financement resteront élevés s'il y a un risque d'insolvabilité du débiteur étant donné que le risque et rémunération sont liés, ce qui pourrait avoir des effets négatifs sur la compétitivité des opérateurs ferroviaires publics et privés et dissuader de potentiels nouveaux arrivants sur le marché ferroviaire.

Une nouvelle solution à un problème qui prend de l'ampleur

Proposé à point nommé, le Protocole de Luxembourg à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (le Protocole ferroviaire de Luxembourg) est un traité mondial novateur sur la reconnaissance et la hiérarchisation des garanties détenues par des créanciers sur les équipements ferroviaires. Il sera à l'origine d'un nouveau type de garantie mondiale (les « garanties internationales ») au bénéfice des créanciers qui soit prennent une sûreté sur du matériel roulant comme partie d'un financement, soit louent du matériel roulant ferroviaire dans le cadre d'un crédit-bail, et régira également les droits du vendeur dans une vente conditionnelle (où le titre est conservé).

Le Protocole s'appliquera aux crédits-bails et sûretés sur un large éventail d'équipements ferroviaires, à savoir tout véhicule « pouvant se déplacer sur des emprises de voies ou directement sur, au-dessus ou en dessous de rails de guidage ». Il profitera donc non seulement aux locomotives, wagons de marchandises et voitures de voyageurs, mais aussi aux tramways et métros, aux convoyeurs de personnes dans les aéroports et aux portiques et grues sur rails dans les ports.

Ne s'appliquant pas aux ventes, le Protocole n'est pas destiné à être un registre de propriété, mais seu-

lement des garanties créées sur le matériel roulant. Il contient toutefois une disposition distincte sur les avis de vente (article XVII), qui permet aux vendeurs d'inscrire des ventes dans le registre international, mais seulement à des fins d'information, ni le vendeur ni l'acheteur n'acquérant de droits en vertu du Protocole. Or, presque tous les contrats de vente de matériel roulant constitueront des contrats de vente conditionnels et créeront donc des garanties internationales pouvant être enregistrées (et éteintes une fois que la vente aura eu lieu).

Il est crucial que le Protocole ferroviaire de Luxembourg s'applique quand le lieu d'établissement principal du débiteur est situé dans un État l'ayant ratifié. Cela permet d'établir clairement que les droits du créancier valent où que se trouve physiquement le matériel roulant, à n'importe quel moment. Toutefois, il est vrai qu'il pourra être difficile pour un créancier d'exercer ses droits sur les équipements financés lorsque le matériel roulant se trouvera dans un État qui n'a pas encore ratifié le Protocole. L'exposition des créanciers ne devrait être que temporaire et disparaître plus il y aura d'États ratifiant le Protocole. Cela montre la nécessité pour les États d'œuvrer à l'échelle locale en adoptant le Protocole. De plus l'inscription d'une garantie internationale peut avoir des effets juridiques en droit national dans les États n'ayant pas ratifié le Protocole et la mise en œuvre du Protocole aéronautique à la Convention du Cap a montré que les créanciers inscrivaient les garanties dans le registre international même lorsque le débiteur était établi dans un État non contractant (ou que l'aéronef était immatriculé dans un État non contractant) car le registre permet de notifier publiquement la propriété et les garanties. Cela présentera d'autant plus d'intérêt dans le secteur ferroviaire qu'il n'existe pas de registres nationaux de ces garanties.

La reprise de possession

Le Protocole ferroviaire de Luxembourg accorde aux détenteurs de garanties internationales sur du matériel roulant des droits clairs comme créanciers, y compris des droits de reprise de possession en cas d'inexécution ou d'insolvabilité du débiteur, principale préoccupation de tout créancier garanti.

L'article 8 de la Convention du Cap tel que modifié par l'article VII du Protocole énonce des règles détaillées concernant les droits du créancier en cas d'inexécution du débiteur. À moins qu'un État contractant déclare demander l'intervention d'un tribunal, le créancier peut, si cela est prévu dans l'accord de financement, prendre possession du bien en cas d'inexécution et le vendre ou le donner à bail.

L'exercice par le créancier de son droit de reprise de possession est cependant soumis à une limitation importante lorsqu'il existe une forte raison d'intérêt public pour l'y empêcher. Les rédacteurs du Protocole ont reconnu qu'il pouvait y avoir des situations dans lesquelles la perte pour la communauté résultant de la reprise de possession du matériel roulant pouvait largement dépasser le gain qui en résulte pour le créancier. Le cas classique serait celui du transport ferroviaire de proximité : si des milliers de personnes ne peuvent aller travailler le matin, il s'en ensuit un chaos économique et des pertes considérables pour l'ensemble de l'économie. Le Protocole renferme donc en son article XXV une « exemption de service public », qui permet tout État contractant de continuer à appliquer ses règles de droit en vigueur qui interdisent, suspendent ou réglementent les mesures de reprise de possession concernant le « matériel roulant ferroviaire habituellement utilisé pour fournir un service d'importance publique ». Ce type d'équipement doit être identifié dans une déclaration et, pour la période où la reprise de possession est bloquée, le gouvernement ou toute autre partie qui a repris possession doit préserver et entretenir le matériel roulant

ferroviaire jusqu'à ce qu'il soit remis au créancier et lui payer une compensation égale au montant le plus élevé entre celui prévu par les règles de droit locales et celui du loyer de marché.

En théorie, si cette obligation n'est pas prévue par ses règles de droit, un État peut faire une seconde déclaration selon laquelle il ne paiera pas compensation. C'est toutefois fort peu probable puisque s'il notifie qu'il bloquera la reprise de possession d'un créancier en cas d'inexécution du débiteur, sans compensation pour le créancier, alors aucun créancier ne sera disposé à encourir le risque d'un prêt pour la catégorie concernée de matériel roulant. Ce qui importe ici, c'est qu'une telle modification des droits du créancier ne peut être faite qu'en référence à une classe particulière d'équipements ferroviaires habituellement utilisés pour fournir des services d'importance publique. Les droits de reprise de possession ne peuvent être exclus en référence à la mission du matériel roulant. Les créanciers doivent savoir précisément quels types d'équipements sont concernés par une telle déclaration.

Une autre situation délicate couverte par le Protocole est lorsque le créancier entend reprendre possession des équipements financés en raison de l'insolvabilité du débiteur. L'article IX du Protocole prévoit quatre possibilités pour les États contractants. Ils peuvent soit continuer avec le droit existant, soit déclarer appliquer l'une des trois variantes proposées. La variante A est largement favorable au créancier et lui permet de reprendre possession sans décision d'un tribunal. À l'inverse, la variante B est très en faveur du débiteur, une décision du tribunal étant nécessaire avant qu'il puisse y avoir reprise de possession. Bien qu'elle puisse tenter certains États désireux de protéger leurs opérateurs locaux, cette variante aurait pour conséquence de réduire considérablement la disponibilité des capitaux privés, étant donné que le créancier serait en définitive dans une position trop faible. La troisième pos-

sibilité est une version modifiée de la variante A, dans laquelle la reprise de possession peut être suspendue pour un temps par le tribunal, mais seulement si, durant cette période, le créancier reçoit les sommes dont il est au bénéfice selon le marché conclu. Cette troisième solution (variante C) est peut-être plus adaptée dans les États où la reprise sans intervention du tribunal est soumise à des limitations constitutionnelles. Lorsqu'il y a reprise de possession, l'État contractant dans lequel est établi le débiteur a, selon l'article X, le devoir de coopérer « dans toute la mesure possible avec les tribunaux et les administrateurs d'insolvabilité étrangers pour l'application des dispositions de l'article IX ».

Le système d'inscription

Les garanties internationales seront enregistrées dans un nouveau registre international situé au Luxembourg, qui sera consultable par le public 24 h / 24 et 7 j / 7 sur Internet. Sauf accord contraire des parties, les priorités des garanties internationales seront dictées par leur date d'inscription. En d'autres termes, les inscriptions faites plus tôt primeront sur celles faites ultérieurement. Si la garantie internationale est cédée, elle conservera sa priorité. Le Protocole renferme des dispositions particulières pour les « garanties préexistantes », c'est-à-dire les garanties créées avant l'entrée en vigueur du Protocole dans l'État où le débiteur est situé. Ainsi les priorités de la garantie précédente seront protégées pour un certain nombre d'années, en fonction de la période désignée par l'État contractant, quoiqu'une meilleure solution serait pour les parties de conclure des documents supplémentaires pour assurer non seulement les priorités de la garantie mais aussi les autres droits du créancier au titre du Protocole.

Tout cela suppose nécessairement que la totalité du matériel roulant faisant l'objet du Protocole soit individuellement identifiable, qu'une fois

attribués les numéros d'identification ne puissent être dupliqués ou réutilisés et que les éléments de matériel roulant ne changent jamais de numéro. Le numéro correspondant au Protocole sera donc utilisé parallèlement au numéro de service (immatriculation) et non en remplacement.

Techniquement, le Protocole autorise trois types d'identifiants : l'identifiant unique stipulé par le registre international, le numéro de série du constructeur et le numéro d'identification national ou régional indiqué par l'État contractant. Le numéro doit dans tous les cas être unique. Dans les faits, la seule solution pratique sera le numéro délivré par le registre international. Il permet non seulement qu'il y ait une cohérence, mais évite aussi d'immenses complications et ainsi les coûts d'exploitation d'un registre avec trois types d'identifiants différents qui peuvent eux-mêmes diverger (par exemple, le système d'identification d'un constructeur peut être alphanumérique ou simplement numérique pour d'autres et il peut y avoir différents systèmes pour différents types de matériel roulant).

L'identifiant délivré par le registre est nommé numéro URVIS. Il s'agira d'un numéro à 20 chiffres attribué par le conservateur à un élément particulier de matériel roulant sur lequel il devra être fixé. Il comprendra des puces RFID et d'autres systèmes utilisant le GPS ou une autre technologie pour le suivi en temps réel des équipements. Une fois attribué, le numéro ne sera jamais réutilisé ou dupliqué. Le système sera le même quel que soit le type de bien et son unicité sera garantie en tout temps.

Le conservateur du registre international a déjà été désigné : il s'agit de Regulis SA, filiale de SITA. Le registre sera régi par une autorité de surveillance intergouvernementale qui sera instituée formellement à l'entrée en vigueur du Protocole. L'OTIF jouera un rôle important en tant que secrétariat de l'Autorité de surveillance et sera assistée d'une commission

d'experts. Les premières règles et procédures opérationnelles seront publiées lorsque le Protocole entrera en vigueur.

À quand l'application ?

Le Protocole ferroviaire de Luxembourg doit être ratifié par quatre États et l'OTIF, en qualité de secrétariat, devra confirmer que le registre international est opérationnel. Son entrée en vigueur dans les États l'ayant ratifié est prévue courant 2019. À la fin mai 2018, il avait déjà été ratifié par l'Union européenne (dans les limites de ses compétences), le Gabon et le Luxembourg, la ratification de la Suède étant imminente. Il a également été signé par l'Allemagne, la France, l'Italie, le Mozambique, le Royaume-Uni et la Suisse, qui se dirigent vers une ratification. De nombreux autres pays travaillent également activement à son adoption.

Le système est éprouvé et fiable. La Convention du Cap et le Protocole aéronautique ont été adoptés par 71 États pour lesquels l'adoption du Protocole ferroviaire de Luxembourg ne devrait donc pas présenter de difficultés. Le registre international correspondant pour les aéronefs, à Dublin, fonctionne sans problème depuis 2006 et compte plus de 850 000 garanties internationales sur des aéronefs, pour une valeur estimée de plus de 500 milliards de dollars américains. Le conservateur désigné pour le registre international de Luxembourg est affilié au registre dublinois.

Lorsque le Protocole entrera en vigueur, il sera plus facile et coûtera moins cher au secteur privé de financer le matériel roulant ferroviaire. Selon une récente étude préparée pour le Rail Working Group par le cabinet de consultants en économie Oxera, le Protocole engendrera, pour les 20 États étudiés en Europe, des avantages micro-économiques directs à hauteur de 19,4 milliards d'euros. Une seconde étude couvrant de nombreux États anciens membres de l'URSS et disposant de réseaux

à 1 520 mm sera publiée sous peu et montrera des bénéfices d'un peu moins de 14 milliards d'euros. Les avantages macro-économiques n'ont, quant à eux, pas encore été quantifiés.

Réconcilier Protocole ferroviaire de Luxembourg et droit local

Comme tout traité international conçu pour harmoniser les réglementations applicables, le Protocole modifiera le droit national dans certains États et aura pour effet d'améliorer la situation des créanciers.

Dans certains États, le passage au droit de l'insolvabilité peut poser problème et il est possible que son adoption doive s'étaler sur la durée, peut-être dans le cadre d'une réforme générale du droit en matière d'insolvabilité.

Une autre difficulté pourrait être posée par la tension entre les règles de droit locales sur les garanties, en particulier lorsqu'il existe un registre local des biens mobiliers, et un système de garantie ne concordant pas avec les règles du Protocole. Certains États pourraient donc devoir travailler sur cette question, même si la primauté des règles du Protocole est en fin de compte inéluctable.

Dans la mesure où système de numérotation unique et numéros d'immatriculation fonctionneront en parallèle, ils n'entreront pas nécessairement en conflit. Les gouvernements, constructeurs et exploitants peuvent y voir l'occasion de consolider la manière dont ils identifient le matériel roulant, qu'ils doivent de toute façon réglementer, en référence au système URVIS. De plus, la création d'un système d'identification unique s'appliquant à tous les types de matériel roulant sera un grand pas en avant pour nombre de gouvernements, leur permettant d'adopter plus facilement un système commun pour la réglementation et le contrôle de l'ensemble du matériel roulant. Cela sera utile dans de nom-

breux domaines, facilitant non seulement le suivi de tous les types de matériel roulant, mais ouvrant également la voie à des programmes de maintenance personnalisés et des protocoles d'assurance plus efficaces.

Se pose également la question moins tendue de l'autonomie des parties quant au choix du droit applicable à tout contrat constitutif de sûreté ou crédit-bail. À condition que la déclaration soit émise par l'État contractant concerné, l'article VI habilite les parties à convenir du droit qui régira le contrat. Cette disposition est utile puisque le lieu d'établissement du débiteur n'entre pas en jeu, ce qui facilitera la création d'accords de financement standardisés tout en excluant les risques manifestes de conflits de lois.

La dernière pièce du puzzle

Lorsqu'il entrera en vigueur, le Protocole ferroviaire de Luxembourg formera une composante essentielle du nouveau régime ferroviaire international, s'intégrant dans le droit ferroviaire uniforme qui garantit non seulement la réglementation des marchandises transportées dans du matériel roulant à l'international et l'admissibilité et l'exploitation de ce dernier, mais aussi que les titres de propriétés sur le matériel roulant lui-même sont correctement protégés dans un système commun, éliminant ainsi un obstacle de plus à un trafic ferroviaire transfrontalier sans solution de continuité. Mais ce n'est pas tout : le Protocole mettra également en place un mécanisme permettant

l'acquisition et la mise en système du matériel roulant par financement privé à un prix raisonnable. Il ne sera dès lors plus nécessaire pour les opérateurs d'obtenir des fonds ou garanties d'État pour l'acquisition du matériel roulant (les gouvernements étant ainsi délestés de cette charge) alors qu'ils travaillent à rendre le transport ferroviaire international de voyageurs et de marchandises compétitif, économiquement performant et écologiquement durable pour le secteur de la logistique et le public. Les États devraient se hâter à adopter le Protocole et poser ainsi la dernière pièce du puzzle.

*Howard Rosen
Chairman of the Rail Working Group*

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2018

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
11 - 12 septembre	34 ^e session du groupe de travail permanent WG TECH		Berne - Suisse
11 - 12 septembre	Groupe de travail sur les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes pour liquides		Pays - Bas
17 - 21 septembre	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Genève - Suisse
25 - 26 septembre	13 ^e Assemblée générale		Berne - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2018

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
25 juin - 3 juillet	Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	NATIONS UNIES	Genève - Suisse
26 - 28 juin	Conférence mondiale de l'UIC sur le fret ferroviaire (GRFC)	UIC	Gênes - Italie
27 - 28 juin	Groupe de travail CIM	CIT	Berne - Suisse
28 - 29 juin	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
4 juillet	Présentation- European Training Centre for Railways (ETCR)	Collège de Bruges, Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	Bruges - Belgique
4 - 5 juillet	Groupe d'experts CIM/SMGS	CIT	Berne - Suisse
27 - 31 août	Groupe d'experts sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Zhenzhou - Chine
25 septembre	IAA – Symposium « Gefahrguttag »	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Verband der Automobilindustrie (VDA))	Hannovre - Allemagne

Chères lectrices, chers lecteurs,

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

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

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