

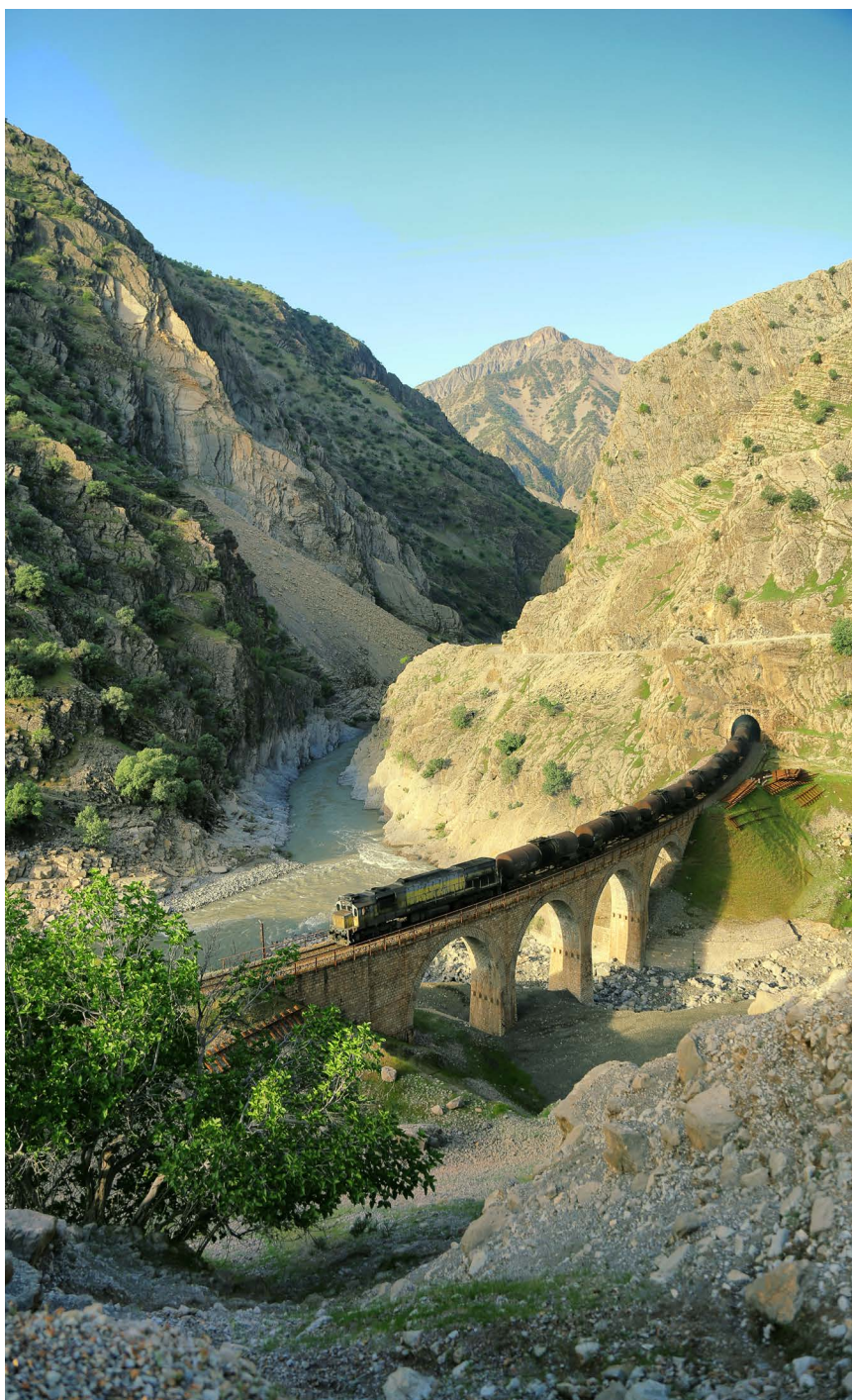
Bulletin

127^e année : n° 1/2019

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 connecter l'Europe, l'Asie et l'Afrique



SOMMAIRE

ACTUALITÉS

OTIF

- 4 Participation de l'OTIF au séminaire conjoint de l'UE et du CCG à Mascate (Oman)
- 5 Adhésion de la République islamique d'Afghanistan à la COTIF
- 5 Décès de Kurt Spera

COTIF

- 6 Le protocole de Vilnius fête ses 20 ans

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

COTIF - OTIF

- 7 Veille et évaluation de l'application et de la mise en œuvre du système juridique de l'OTIF

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 11 La coordination et la coopération, clefs de la promotion du trafic international ferroviaire

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 15 Entrée en vigueur du RID 2019
- 16 125 ans de prescriptions pour les marchandises dangereuses
- 18 10^e session du Groupe de travail permanent de la commission d'experts du RID (Cracovie, 21-23 novembre 2018)

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos

Valerio Compagnone OTIF
Hossein Javadi



Après les 125 ans de la COTIF en 2018, l'OTIF célèbre cette année le 20^e anniversaire du Protocole de Vilnius et de la COTIF 1999. Jalons du développement du champ d'application et des buts de la COTIF, ils ont permis d'étendre la réglementation pour que les chemins de fer deviennent un mode de transport véritablement international, en donnant par exemple un fondement juridique à l'acceptation mutuelle du matériel roulant et en définissant des relations contractuelles pour l'utilisation de l'infrastructure en trafic transfrontalier. Le nouvel appendice H (EST) adopté l'année dernière établit une base juridique permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter leurs trains dans plusieurs pays.

À la différence d'autres modes de transport comme les transports routier, aérien et par voies de navigation intérieure, les chemins de fer sont toujours largement gérés à l'échelon national. Ainsi, les transports ferroviaires internationaux ne sont souvent qu'une chaîne de transports nationaux consécutifs : la composition des trains, le personnel de bord, les règles et l'exploitant changent aux frontières. Si l'on veut que le train reste compétitif et s'impose comme le mode de transport du futur, écologique et efficace, la coordination doit se développer à l'international. Trois domaines sont tout particulièrement concernés : premièrement, l'harmonisation technique pour que les trains puissent physiquement circuler sur différents réseaux ; deuxièmement, la numérisation et l'uniformisation

des échanges d'informations internationaux, y compris des documents de transport et données d'exploitation ; enfin troisièmement, l'harmonisation des conditions d'accès afin que les entreprises ferroviaires soient autorisées à faire circuler leurs trains sur différents réseaux. L'OTIF constitue un cadre idéal pour le développement du droit international et des meilleures pratiques. À cette fin, la bonne coopération avec et entre nos États membres et partenaires est essentielle, tout comme une application correcte et étendue de la COTIF.

Ainsi, vous trouverez dans ce numéro du Bulletin un article sur la coopération entre les représentants des institutions de l'Union européenne et le Secrétariat de l'OTIF dans le but de veiller à ce que les évolutions du droit de l'UE et de la COTIF profitent à tous les États membres de l'OTIF. Un autre article souligne l'importance de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre et de l'application de la COTIF, un sujet qui sera discuté dans les premières réunions du nouveau groupe de travail d'experts juridiques. La réglementation relative au transport des marchandises dangereuses est un bon exemple d'harmonisation entre différents modes ainsi qu'entre l'OSJD et l'OTIF. Son histoire est fascinante, car elle doit s'adapter en permanence aux progrès techniques et scientifiques.

Bonne lecture !

Bas Leermakers

Secrétaire général par intérim

PARTICIPATION DE L'OTIF AU SÉMINAIRE CONJOINT DE L'UE ET DU CCG À MASCATE (OMAN)

Les 16 et 17 janvier 2019 s'est déroulé à Mascate (Oman) un séminaire conjoint de l'Union européenne et du Conseil de coopération du Golfe (CCG), auquel l'OTIF était également invitée au titre de son mémorandum d'accord avec le CCG et en sa qualité de partenaire privilégié pour le développement du nouveau réseau ferré.

M. Abdoulmalik al-Balouchi a ouvert le séminaire au nom de John Wylie, directeur du fret du groupe Asyad, société holding du gouvernement omanais regroupant notamment les ports, les ports francs, les aéroports, la poste, les transports publics, les compagnies de navigation et les chemins de fer. M. Khalid al-Olayan, directeur des transports du CCG, a également adressé quelques mots de bienvenue aux participants.

M. Nathan Wiles, vice-président d'Oman Rail, a présenté les spécifications minimales établies pour le réseau ferré omanais en concordance avec les spécifications fixées par le CCG, par exemple : installation de l'ECTS, niveau 2 ; charge à l'essieu de 32,5 tonnes pour atteindre une masse maximale de wagon de

130 tonnes ; vitesse maximale de 200 km/h pour les trains de voyageurs et 120 km/h pour les trains de marchandises.

M. Philip Marquis, directeur du développement ferroviaire chez Oman Rail, a expliqué que dans le cadre de la construction en cours d'une ligne ferroviaire à voie unique de 375 kilomètres, principalement destinée au transport de gypse des carrières omanaises jusqu'au port de Douqm, différentes spécifications ont été optimisées. Pour les trains longs de 2 000 m et composés de 150 wagons, la charge à l'essieu prévue est de 40 tonnes, pour une masse maximale de wagon de 160 tonnes. Il n'existe aucune garantie du gouvernement pour cette ligne ferroviaire, qui doit donc s'autofinancer.

Représentant le Secrétaire général, M. Jochen Conrad, chef du département des marchandises dangereuses de l'OTIF, a présenté les récents développements des prescriptions internationales pour le transport ferroviaire, en particulier le nouvel appendice H à la COTIF (Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic interna-

tional), la procédure de révision des appendices à la COTIF adoptée par la 13^e Assemblée générale ainsi que les nouveautés les plus importantes du RID.

La réunion du comité de pilotage qui a suivi s'est penchée sur les particularités du transport ferroviaire dans la péninsule arabique, notamment sur l'action de la chaleur et du sable sur le matériel roulant et l'infrastructure. L'Arabie saoudite a annoncé des projets d'études sur les déplacements de sable à proximité des lignes ferroviaires, le comportement des câbles sous l'effet de la chaleur et du sable et les coûts d'entretien liés à l'usure plus importante causée par le sable. Les conclusions de ces études seront mises à la disposition des autres États membres du CCG.

Le représentant de l'OTIF a rappelé que le personnel des administrations ferroviaires des États membres du CCG avait la possibilité de participer à un stage au sein du Secrétariat de l'OTIF pour en apprendre davantage sur la teneur et l'application des différents appendices à la COTIF.

Jochen Conrad



ADHÉSION DE LA RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'AFGHANISTAN À LA COTIF

La République islamique d'Afghanistan a déposé, le 7 novembre 2018, une demande d'adhésion à la COTIF et à ses appendices. Cette adhésion prendra effet le 1^{er} mai 2019.

L'Afghanistan étant également membre

de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et de l'Organisation de coopération économique (OCE), son adhésion à la COTIF 1999 et à l'ensemble de ses appendices contribue à donner un cadre uniforme aux transports internationaux ferroviaires entre l'Europe et l'Asie.

Le Secrétariat de l'OTIF se félicite de cette adhésion et souhaite la bienvenue à ce nouvel État membre de l'OTIF.

DÉCÈS DE KURT SPERA

Kurt Spera, président de l'Association internationale des tarifieurs (IVT) et conseiller honoraire de l'OTIF, s'est éteint le 2 février 2019 à Vienne, à l'âge de 90 ans. L'Organisation perd ainsi le plus ancien participant à ses réunions, qui, par son grand engagement et son expertise, a accompagné son évolution depuis l'époque où l'Office central bernois (OCTI) gérait les deux conventions internationales CIM et CIV alors indépendantes. Kurt Spera s'est toujours vu comme un médiateur entre les intérêts souvent divergents des entreprises ferroviaires et de leurs clients, mais aussi des États et chemins de fer de l'Est et de l'Ouest à l'époque du rideau de fer.

Dans sa jeunesse accablée par les injustices et les tourments, Kurt Spera vit les peuples s'embourber dans une guerre où beaucoup furent dépouillés de leurs droits, de leur dignité et, bien souvent, de leur vie. Aux haines attisées et folies débridées, Kurt Spera opposait son idéalisme et sa foi en des valeurs communes à tous les hommes.

Tous ceux qui ont connu Kurt Spera aux réunions de l'OTIF, notamment



à l'Assemblée générale à Vilnius au déroulement et à l'organisation de laquelle il avait d'ailleurs grandement participé, se souviendront d'un collègue compétent et inlassablement engagé dans la promotion et l'amélioration du transport ferroviaire international, avec une approche toujours coopérative et constructive. D'une politesse rare, il était apprécié de tous pour son amabilité, sa cordialité et en

particulier pour son sens de l'humour intarissable.

Mû par ses expériences personnelles, Kurt Spera œuvrait sans relâche pour l'entente entre les peuples et les États et pour la paix dans le monde. Un fanal de paix s'est éteint ; d'autres doivent reprendre le flambeau.

LE PROTOCOLE DE VILNIUS FÊTE SES 20 ANS

La signature du Protocole de 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, lors de la clôture de la 5^e Assemblée générale à Vilnius le 3 juin 1999, a été l'aboutissement de quatre années de travaux de révision intenses. La Commission de révision a en effet discuté des projets d'une « nouvelle COTIF » préparés par le Secrétariat au cours de 21 sessions, soit 90 jours de négociations.

La 5^e Assemblée générale, qui a siégé du 26 mai au 3 juin 1999 à Vilnius sur invitation du gouvernement lituanien, a délibéré de 150 propositions ou suggestions de modifications et ce dans un laps de temps relativement court, non seulement grâce à son président, mais aussi à l'attitude constructive des délégations.

L'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius, le 1^{er} juillet 2006, a emporté un évident succès, mais elle a aussi don-

né aux États membres de l'OTIF, aux entreprises de transport ferroviaire et à tous les usagers du transport ferroviaire en général une réglementation moderne et fiable.

Le Secrétariat de l'OTIF espère que tous ceux qui ont participé à ces travaux de révision pourront dire que ce travail en valait la peine.



Photo - Noms :

- 1) M. Vytautas Naudužas (président de la 5^e Assemblée générale, Lituanie)
- 2) M. Arimantas Račkauskas (vice-ministre des transports et des communications de Lituanie)
- 3) M. Anders Iacobæus (délégué de la Suède)
- 4) M^{me} Marie-Noëlle Poirier (déléguée de la France)
- 5) M. Hans Rudolf Isliker (délégué de la Suisse)
- 6) M. Valdas Adamkus (président de la République de Lituanie)
- 7) M. Kurt Spera (consul honoraire de Lituanie en Autriche, président de l'Association internationale des tarifeurs [IVT])
- 8) M. Michel Burgmann (directeur général de l'OCTI)
- 9) M. Michael Harting (délégué de l'Allemagne)
- 10) M. Gerfried Mutz (conseiller de l'OCTI)

VEILLE ET ÉVALUATION DE L'APPLICATION ET DE LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTÈME JURIDIQUE DE L'OTIF

Veiller à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation est l'un des buts définis dans la COTIF (article 2 de la COTIF). Suivre l'application et la mise en œuvre permettra d'évaluer l'efficacité des instruments existants et de déterminer si certaines règles doivent être actualisées ou si de nouvelles règles sont requises. De plus, une évaluation systématique aiderait à définir et partager les bonnes pratiques et garantirait une interprétation uniforme.

L'un des objectifs définis dans le programme de travail 2018-2019 approuvé à la 128^e session du Comité administratif est « d'évaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF ». À sa 13^e session les 25 et 26 septembre 2018, l'Assemblée générale a appuyé la création d'un groupe de travail consultatif d'experts juridiques chargé entre autres de « surveiller et évaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF ».

Contexte général

L'importance de la veille et de l'évaluation systématiques des politiques et législations nationales et internationales est de plus en plus reconnue. Le rapport de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur la réforme réglementaire affirmait dès 1997 que « [I]une des fonctions essentielles de tout gouvernement démocratique est de promouvoir le bien-être économique et social de la population. [...] [I]l existe un risque réel, en particulier dans une période de changement profond et rapide des conditions économiques et sociales, que les réglementations deviennent un obstacle à la réalisation même du bien-être économique et social qu'elles sont censées assurer. Les réglementations qui entravent l'innovation ou créent des obstacles inutiles aux échanges, à l'investissement et à l'efficacité économique, les chevauchements de compétences

entre les autorités investies du pouvoir réglementaire et les différents niveaux d'administration, et même entre les gouvernements des divers pays, l'influence des intérêts en place qui cherchent à se protéger de la concurrence et les réglementations qui sont dépassées ou trop mal conçues pour atteindre les objectifs assignés sont autant d'aspects du problème. »¹. Ces considérations valent également pour les législateurs internationaux étant donné que leur activité réglementaire concerne une multitude de domaines, comme par exemple les relations contractuelles, l'interopérabilité technique et la sécurité.

Dans sa récente étude sur le rôle des organisations internationales dans la coopération réglementaire internationale², l'OCDE note à juste titre que seul un petit nombre d'organisations internationales suivent de manière systématique la mise en œuvre de leurs instruments. Or cette activité est décisive puisqu'elle renseigne sur l'utilisation des instruments et permet ainsi d'évaluer l'influence d'une organisation internationale, et en définitive ses répercussions, ainsi que la pertinence de ses instruments et toute nécessité de révision. L'OCDE a récemment promu l'idée d'un partenariat pour une activité réglementaire internationale efficace, avec plus de 40 organisations internationales, dont l'OTIF, afin d'encourager les actions collectives entre organisations internationales et leurs parties prenantes, pour des règles in-

ternationales de plus grande qualité, efficacité et portée³. Transsectoriel, ce partenariat profite à un large éventail d'organisations avec une activité réglementaire internationale, quels que soient leur nature et leur mandat. L'un de ses objectifs actuels est de renforcer la mise en œuvre des instruments des organisations internationales et d'en généraliser l'évaluation⁴.

De plus en plus d'organisations internationales reconnaissent l'importance de garantir la pertinence, l'efficacité et la performance continues de la législation et des politiques en général. Les organisations internationales utilisent différents termes comme « suivi », « surveillance », « réexamen », « contrôle », « évaluation », etc. et même lorsque les mêmes termes sont utilisés, ils sont définis différemment selon l'organisation. Les différences sont toutefois largement terminologiques et théoriques, la pratique étant quant à elle comparable. L'OTIF devrait s'inspirer des bonnes pratiques établies par d'autres organisations pour mettre au point sa propre politique.

Veiller à garder à jour la législation peut également être considéré comme une obligation juridique générale, comme l'ont affirmé plusieurs avocats généraux de la Cour de justice de l'Union européenne :

- « il est néanmoins envisageable que, dans certains cas, le législateur communautaire puisse être tenu

1 OCDE (1997), *Rapport de l'OCDE sur la réforme réglementaire : synthèse*, Éditions de l'OCDE, Paris, p. 5.

2 OCDE (2016), *International Regulatory Co-operation: The Role of International Organisations in Fostering Better Rules of Globalisation*, Éditions de l'OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264244047-en>.

3 <http://www.oecd.org/fr/gov/politique-reglementaire/international-organisations-and-role-in-irc.htm>

4 <http://www.oecd.org/fr/gov/politique-reglementaire/a-partnership-for-effective-international-rule-making.htm>

d'abroger ou de modifier un acte pour tenir compte de l'évolution ultérieure ; par exemple, tel pourrait être le cas s'il s'avérait, après l'adoption d'une mesure, que celle-ci commence à produire des effets discriminatoires ou qu'elle a indiscutablement atteint son but et que rien ne justifie donc de continuer à imposer une charge à des particuliers. »⁵;

• « dans le domaine juridique, rien n'est intangible et que, notamment, ce qui est justifié aujourd'hui ne le sera peut-être plus demain, avec la conséquence que le devoir de tout législateur est, d'une part, de vérifier, sinon en permanence du moins périodiquement, que les règles qu'il a posées répondent encore aux besoins de la société et, d'autre part, de modifier ou même d'abroger les règles qui ont perdu toute justification et en sont arrivées à n'être plus en adéquation avec le contexte nouveau dans lequel elles doivent produire leurs effets »⁶;

• « la législation se doit, par nature, d'être pertinente, en ce sens qu'elle doit être techniquement et socialement réactive mais aussi mise à jour, pour autant que les évolutions ultérieures le nécessitent »⁷.

Dans les faits, ce même devoir constitutionnel peut être inféré des actes fondateurs (traités) de nombreuses organisations internationales puisque sans reconnaissance de ce devoir, il ne leur serait possible d'atteindre leurs objectifs législatifs qu'au mieux de manière temporaire.

Contexte de l'OTIF

Instrument international d'importance, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) pourvoit une cinquantaine d'États en

Europe, en Asie et en Afrique d'un droit ferroviaire international uniforme. La COTIF a établi l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) dans le but de gérer et étoffer le droit ferroviaire international ainsi que de coopérer efficacement dans le domaine ferroviaire.

Les États membres de l'OTIF présentent différentes traditions juridiques et différents modes d'organisation du marché ferroviaire, tant d'un point de vue économique que technique. Cette diversité contribue à l'évolution du système juridique de l'OTIF, mais pose aussi une difficulté lorsqu'il s'agit de veiller à l'uniformité de son interprétation et de son application.

L'objectif de l'OTIF est de promouvoir, d'améliorer et de faciliter à tous les égards le trafic international ferroviaire (article 2, § 1, COTIF), ce qu'elle fait au moyen de règles de droit souple et de droit contraignant. Pour réaliser effectivement cet objectif, il faut d'une part que la législation soit pertinente et le reste dans la durée et d'autre part qu'elle soit appliquée uniformément dans tous les États membres.

La COTIF énonce expressément la règle d'interprétation, généralement reconnue dans la jurisprudence et en droit, selon laquelle « dans l'interprétation et l'application de la Convention, il sera tenu compte de son caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité » (article 8, § 1, COTIF), quoiqu'à l'instar de la plupart des organisations internationales intergouvernementales, l'OTIF ne possède pas de police ou d'organe chargé de faire respecter le droit de la COTIF. Il n'y a pas non plus de cour internationale chargée d'interpréter et de faire appliquer la COTIF afin de garantir et préserver une uniformité et une cohérence. À l'heure actuelle, le prin-

cipal outil pour l'application uniforme de la COTIF est son rapport explicatif. Il n'en reste pas moins que l'Organisation peut et doit promouvoir plus activement l'uniformité.

Afin de veiller à la pertinence de sa réglementation, l'Organisation a procédé à des révisions ponctuelles de celle-ci. Aucune politique cohérente n'a toutefois été définie.

Au vu de l'importance d'une législation toujours pertinente et de son application uniforme, la COTIF prévoit explicitement une base légale pour l'établissement d'une politique de veille et d'évaluation. En effet, la COTIF prévoit comme moyen d'action pour atteindre le but de l'Organisation de veiller à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation (article 2, § 1, lettre e), COTIF). Une politique appropriée et des arrangements institutionnels doivent ainsi être préparés et adoptés pour que cette activité soit menée de manière cohérente, méthodique et systématique.

Le système juridique de l'OTIF

La politique de veille et d'évaluation à définir se doit d'être applicable à l'ensemble du système juridique de l'OTIF, lequel englobe :

1. la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) :

- la Convention « proprement dite » ;
- le Protocole sur les privilèges et les immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ;
- les appendices à la Convention proprement dite ;
- les annexes aux appendices.

La Convention au sens large, avec

⁵ Conclusions de l'avocat général Jacobs dans l'affaire C-248/95 « SAM Schiffahrt GmbH et Heinz Stapf contre Bundesrepublik Deutschland », paragraphe 38 [nos italiques].

⁶ Conclusions de l'avocat général Mischo dans l'affaire C-241/01 « National Farmers' Union contre Secrétariat général du gouvernement », paragraphe 51 [nos italiques].

⁷ Conclusions de l'avocat général Bobek dans l'affaire C-528/16 « Confédération paysanne e.a. contre Premier ministre et ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt », paragraphes 139 [nos italiques].

tous les éléments constitutifs listés ci-dessus, est la pierre angulaire et la partie la plus développée du système juridique de l'OTIF ;

2. d'autres conventions internationales élaborées dans le cadre de l'OTIF (il n'en existe à l'heure actuelle aucune) ;

3. les décisions de force obligatoire des organes de l'OTIF :

- sur la gouvernance interne : élection du Secrétaire général, désignation des membres du Comité administratif, suspension de la qualité de membre, contributions des membres, etc. ;
- modifications à la COTIF ;

4. d'autres règles contraignantes :

- les règlements intérieurs des organes ;
- le Statut du personnel et ses règles d'exécution ;
- le Règlement financier et comptable et ses règles d'exécution ;

5. les lignes directrices non contraignantes, rapports explicatifs, etc. (instruments de droit souple) :

- des instruments autonomes visant à atteindre l'objectif de l'Organisation (p. ex. projet de cadre juridique non contraignant pour les conditions d'accès au réseau ferroviaire) ;
- les instruments de mise en œuvre et d'application de la COTIF (instruments auxiliaires) : guides et lignes directrices divers, Rapport explicatif et autres documents explicatifs.

Cette classification est basée sur le type des instruments et leur force juridique. En ce qui concerne leur teneur, on peut faire une distinction entre droit institutionnel et droit ferroviaire de l'OTIF. Le droit institutionnel couvre les statuts juridiques, le but, les organes et leurs procédures, le financement, le budget, le règlement de litiges (entre États membres et entre États membres et OTIF), la qualité de membre, le depositaire, etc. Le droit ferroviaire concerne le contrat de transport de voyageurs, le contrat de

transport de marchandises, le transport de marchandises dangereuses, le contrat d'utilisation de véhicules, le contrat d'utilisation de l'infrastructure, l'admission technique de véhicules, l'exploitation en sécurité des trains, les conditions d'accès au réseau ferroviaire, le règlement de litiges, etc.

Il est important de rappeler que le droit international ferroviaire de l'OTIF ne couvre pas tous les aspects significatifs des questions particulières de droit ferroviaire et comporte également des références implicites et explicites au droit national applicable. Exemple de référence explicite, l'article 29 des RU CIV prévoit que le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28. En revanche, les RU CIM ne définissent par exemple pas comment l'accord des deux parties à un contrat de transport est établi : c'est le droit national qui s'applique et il y donc référence implicite aux principes généraux de droit civil du droit national applicable. Par conséquent, si une question n'est pas réglementée

par la COTIF mais que celle-ci fait implicitement ou explicitement référence au droit national, il est inévitable que des solutions juridiques différentes s'appliquent selon les différents systèmes juridiques nationaux.

Le droit institutionnel et le droit ferroviaire de l'OTIF doivent tous deux être efficaces et pertinents et être appliqués de manière uniforme, systématique et cohérente.

Définition de la politique de veille et d'évaluation de l'OTIF

Le Groupe de travail d'experts juridiques est chargé de mettre au point la politique de veille et d'évaluation du système juridique de l'OTIF. Une interprétation commune des notions fondamentales que sont la mise en œuvre, l'application, la veille et l'évaluation doit être établie.

La **mise en œuvre** est l'obligation internationale des parties à la Convention de garantir la pleine application de celle-ci, en l'incorporant en premier lieu dans la législation nationale. Les

Le cercle législatif de l'OTIF



systèmes diffèrent selon les États membres, qui gardent toute latitude pour incorporer les prescriptions de l'OTIF dans leur ordre juridique national. De plus, dans certains cas, la COTIF autorise explicitement certaines parties prenantes privées à mettre en œuvre ses dispositions. Par exemple, selon l'article 6, § 8, des RU CIM, « [l]es associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les États membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière ».

L'**application** désigne la mise en pratique effective au quotidien des prescriptions. Contrairement à la mise en œuvre, l'application du système juridique de l'OTIF fait intervenir de nombreux acteurs différents : autorités nationales, voyageurs, transporteurs, entreprises ferroviaires, détenteurs de véhicules, gestionnaires d'infrastructure, etc.

La **veille** est un processus continu et systématique de collecte de données sur la mise en œuvre et l'application d'un instrument juridique de l'OTIF ou de certaines de ses dispositions. Les informations recueillies en surveillant la mise en œuvre et l'application forment ensuite le fondement de l'évaluation.

L'**évaluation** porte sur les effets réels d'un instrument juridique de l'OTIF ou de certaines de ses dispositions, en particulier pour voir si les objectifs sont atteints, et sur les difficultés concrètes de mise en œuvre et d'application. En d'autres termes, l'évaluation permettrait à l'OTIF et aux parties prenantes de déterminer si les prescriptions fonctionnent bien ou s'il est nécessaire de les améliorer, remplacer ou abroger.

La politique de veille et d'évaluation de l'OTIF devrait former une partie importante des activités de l'OTIF. Appliquée en fin de procédure législative, elle pourra également être à l'origine du

lancement d'une nouvelle procédure.

Cette politique de veille et d'évaluation devrait également contenir en priorité au moins les éléments suivants : calendrier et ordre de priorité, collecte des données, rôle des parties prenantes, conclusions et suivi.

Calendrier et ordre de priorité. En raison de la taille et de la complexité du système juridique de l'OTIF ainsi que des ressources humaines et financières limitées, il conviendra d'établir un calendrier et un ordre de priorité pour une mise en œuvre efficace de la politique de veille et d'évaluation.

Données. La fiabilité et l'exhaustivité des données est une condition *sine qua non* de la veille et de l'évaluation. Les informations qualitatives et quantitatives sont pertinentes, comme les opinions des parties prenantes. Afin de recueillir ces données, il convient de laisser passer suffisamment de temps après l'adoption et l'entrée en vigueur pour que les effets puissent être mesurés (dans la pratique internationale, ce délai est généralement de trois ans). Pour autant, la collecte et la compilation des données ne doit occasionner ni charges administratives supplémentaires, ni duplication des tâches et l'OTIF devraient donc avant tout se servir des données pertinentes déjà disponibles des États membres, organisations régionales d'intégration économique et autres organisations et associations internationales. Enfin, les intérêts des parties prenantes au transport international ferroviaire sont bien souvent multiples voire divergents. Il est donc essentiel d'identifier ces divergences et de prendre les mesures nécessaires pour éviter qu'elles ne compromettent la qualité des données et, par conséquent, les résultats.

Parties prenantes. Les parties prenantes concernées par l'OTIF incluent entre autres les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les détenteurs de wagons ainsi que les associations les représentant. Leur expérience, leur expertise et leurs points de vue sont de précieuses sources d'informations sur l'application

pratique de la réglementation. Pour que le régime juridique de l'OTIF déploie son plein potentiel, il est crucial que celle-ci coopère avec ses parties prenantes. En effet, disposer de connaissances sur l'application pratique et de contributions des parties prenantes revêt une importance déterminante pour la conception et l'évaluation du régime juridique de l'OTIF.

Conclusions et suivi. Les conclusions de la veille et de l'évaluation d'un instrument ou de certaines dispositions n'ont aucun effet sur leur statut juridique. En effet, celui-ci ne peut être modifié que dans le cadre de procédures formelles prévues par la COTIF ou définies par les organes compétents de l'OTIF. La veille et l'évaluation devraient apporter des informations claires sur l'efficacité et l'opportunité de la réglementation, en révéler les faiblesses et autres lacunes et en montrer les forces et meilleures pratiques. Par conséquent, des actions de suivi adéquates doivent être définies, comme la diffusion des meilleures pratiques, le lancement d'une procédure de révision formelle, etc. La veille et l'évaluation de la législation devrait permettre de déterminer si le système juridique de l'OTIF est :

- **pertinent**, c.-à-d. s'il répond aux besoins des parties prenantes ;
- **efficace**, c.-à-d. s'il aboutit aux résultats escomptés ;
- **en adéquation interne** avec d'autres actes juridiques de l'OTIF ;
- **en adéquation externe** avec d'autres instruments internationaux, en particulier d'autres systèmes de droit ferroviaire international.

Conclusion

Si l'OTIF veut conserver, voire accroître, son importance pour la définition de règles internationales pour le transport ferroviaire, la veille et l'évaluation du système juridique de l'OTIF sont indispensables. Le mécanisme devrait permettre de comprendre les succès comme les échecs et fournir des bases solides pour la future prise de décision.

Aleksandr Kuzmenko

LA COORDINATION ET LA COOPÉRATION, CLEFS DE LA PROMOTION DU TRAFIC INTERNATIONAL FERROVIAIRE

La COTIF offre un cadre juridique multilatéral stable pour promouvoir, améliorer et faciliter le trafic ferroviaire international. Chargée de faire évoluer le droit ferroviaire international, l'OTIF s'appuie sur une étroite coordination et coopération avec ses membres, tirant parti de leur expertise et de leurs retours d'informations sur les évolutions de leur propre réglementation ferroviaire. Gros plan sur l'un de ces membres, l'Union européenne (UE), et sur les défis à relever pour que les réglementations techniques puissent être harmonisées et compatibles, sans perdre de vue les champs d'application, objectifs et processus décisionnels inscrits dans la COTIF et le droit de l'UE.

Depuis quelques années, le droit ferroviaire connaît de nombreux développements, notamment en ce qui concerne le droit des contrats, les règles et dispositions pour l'interopérabilité technique des chemins de fer, l'admission des véhicules et le transport de marchandises dangereuses. Face aux priorités de durabilité écologique, d'efficacité et de facilité d'utilisation et au vu de la modernisation du transport ferroviaire avec l'automatisation et la numérisation, les gouvernements ont dû adopter de nouvelles lois nationales et internationales. Instituée par la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), l'OTIF s'attache au développement et à la promotion de celle-ci à l'international, tout en reconnaissant les pratiques et évolutions dans ses 50 États membres actuels qui ont mis ou sont en train de mettre en place leur propre législation ferroviaire nationale. En tant que parties à la COTIF, tous les membres de l'OTIF s'appliquent et s'engagent à promouvoir le transport international de marchandises et de voyageurs par le rail. Il est donc crucial que le Secrétariat de l'OTIF communique et se coordonne bien avec les États membres s'il veut établir un cadre juridique stable qui fonctionne pour eux à l'échelle nationale, mais soutient dans le même temps le trafic ferroviaire international.

Certains pays se sont réunis, par exemple dans l'UE, pour élaborer des règles communes au titre d'un traité qui leur permet de réglementer le

trafic ferroviaire transfrontalier. Ainsi, l'UE a mis au point un cadre juridique complexe mais solide pour le transport ferroviaire, auquel doivent se conformer 26 de ses 28 États membres. Or, en plus des dispositions de l'UE, tous ces États sont tenus d'appliquer les dispositions de la COTIF, puisqu'ils sont également membres de l'OTIF. Il est donc nécessaire d'éviter toute incompatibilité entre les deux réglementations.

Les règles techniques de la COTIF sont aujourd'hui compatibles avec le droit de l'UE. Cependant, la numérisation, l'automatisation, la nécessité de nouveaux outils et procédures et l'établissement de nouvelles autorités sont en plein essor et une coordination avisée entre l'OTIF et l'UE est nécessaire pour non seulement entretenir mais aussi compléter la réglementation relative au transport ferroviaire. Comment relever ce pari sans perdre de vue les champs d'application, objectifs et processus décisionnels inscrits dans la COTIF et le droit de l'UE ?

L'OTIF a beaucoup évolué depuis qu'elle a commencé à produire des règles contractuelles pour le trafic international de marchandises et de voyageurs en 1893. Ainsi, c'est dans la convention actuelle, adoptée en 1999 et entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006, qu'ont pour la première fois été incluses des dispositions concernant l'admission des véhicules ferroviaires en trafic international, avec les ATMF (principes, objectifs et procédures de l'admis-

L'Union européenne produit et fait évoluer sa propre réglementation ferroviaire depuis le début des années 1990, avec notamment les premier, deuxième, troisième et maintenant quatrième paquets ferroviaires, afin de mettre en place un cadre juridique supranational européen stable pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires ainsi que pour ouvrir parallèlement le marché pour l'accès au réseau et les transports dans et entre ses États membres, avec l'établissement de l'« espace ferroviaire européen unique ».

sion technique) et les APTU (procédures pour la validation de normes techniques et prescriptions techniques uniformes ou « PTU »). Dans le but de faire évoluer le droit ferroviaire international public et privé, l'OTIF cherche à établir un cadre juridique et contractuel commun stable afin de promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international. À cette fin, elle utilise une procédure de rédaction et de prise de décision faisant appel aux compétences des représentants et experts de ses États membres : les États parties ou le Secrétaire général de l'OTIF proposent des modifications à la Convention ou à ses appendices, qui sont ensuite développées, examinées, débattues et adoptées par les États membres au sein des commissions compétentes ou de l'Assemblée générale.

En 2006, le Secrétariat de l'OTIF a

commencé la rédaction de prescriptions techniques uniformes (PTU) avec les États membres et les représentants du secteur ferroviaire. Or, l'UE avait déjà introduit en 2001 les spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Plutôt que de réinventer la roue, il est alors paru plus logique d'aligner les PTU sur les STI existantes et de garantir ainsi l'harmonisation de la réglementation à l'échelle internationale. Dès 2015, toutes les dispositions pertinentes pour l'admission de tous les types de véhicules au trafic international étaient disponibles du côté de l'OTIF et compatibles avec la réglementation de l'UE.

Dans le processus de prise de décision de l'UE pour l'introduction de nouvelles dispositions de droit ferroviaire, les projets de dispositions d'exécution et d'actes délégués sont soumis par la Commission européenne aux comités concernés composés de représentants des États membres de l'UE (p. ex. le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires ou « RISC »). Le Secrétariat de l'OTIF participe au RISC comme consultant et observateur, en fournissant des informations sur la COTIF pour les sujets d'intérêt commun. Cette participation est soutenue tant par l'OTIF que par l'UE, car cette forme de coopération leur est profitable : elle leur permet de veiller à l'harmonisation entre la COTIF et le droit de l'UE et d'éviter de possibles contradictions ou entraves dans ces deux systèmes juridiques.

La COTIF est une convention de droit international par laquelle les États, en adhérant, consentent à être liés, bien qu'ils puissent déclarer qu'ils n'en appliqueront pas certaines parties. Par conséquent, les États membres de l'OTIF qui sont également membres de l'UE ont des obligations à la fois en vertu du droit de l'UE et au titre de la COTIF. Il faut cependant noter qu'à la différence du système de l'UE, il n'y pas de contrôle supranational de l'application de la COTIF, qui repose principalement sur le droit national de chaque État.

Étape importante, l'UE a adhéré en

2011 à la COTIF : depuis, elle est elle-même liée par la Convention, en plus de ses États membres parties à la COTIF. Ces dernières années, eu égard à cette nouvelle situation reconnue par les institutions de l'UE et lui-même, le Secrétariat de l'OTIF a activement travaillé avec les États membres, la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer pour garantir la compatibilité continue des réglementations techniques des deux systèmes juridiques.

L'équivalence entre les exigences des PTU de la COTIF et des STI de l'UE permet l'acceptation mutuelle des véhicules qui peuvent ainsi circuler librement entre États membres et non membres de l'UE.

Un autre exemple de cette harmonisation réussie est l'introduction du concept d'entité chargée de l'entretien (ECE), auquel il est fait référence tant dans les ATMF que dans le droit de l'UE. Sans cette équivalence, les véhicules ne seraient pas autorisés à franchir les frontières entre États membres et non membres de l'UE.

Aux termes de son accord d'adhésion à la COTIF, l'UE a également pour tâche de « porter assistance à l'OTIF pour la promotion, l'amélioration et la facilitation du transport ferroviaire international d'un point de vue technique et juridique ». En ce sens, elle poursuit son objectif d'intégration entre ses États membres et d'établissement de l'espace ferroviaire unique européen. Les membres de l'UE coopèrent ainsi également en dehors de la COTIF. En conséquence, il importe que les dispositions techniques de la COTIF et de l'UE soient compatibles puisque les deux réglementations s'appliquent simultanément dans les États membres des deux organisations.

L'article 2 de l'accord d'adhésion de l'UE à la COTIF prévoit que : « *Sans préjudice de l'objet et de la finalité de la convention, à savoir promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international ferroviaire, et sans préjudice de sa pleine application à l'égard*

d'autres parties à la convention, dans leurs relations mutuelles, les parties à la convention qui sont des États membres de l'Union appliquent les règles de l'Union et n'appliquent donc les règles découlant de ladite convention que dans la mesure où il n'existe pas de règle de l'Union régissant le sujet particulier concerné. ».

Par conséquent, il semble qu'il y ait deux catégories de dispositions techniques au sein de l'UE : premièrement celles qui doivent être et rester harmonisées avec les dispositions techniques de la COTIF et deuxièmement celles qui dépassent la COTIF et visent l'établissement de l'espace ferroviaire unique européen. Cette deuxième catégorie comprend notamment la législation de l'UE sur l'ouverture du marché et la libéralisation, qui doit être compatible avec la COTIF bien que ces questions sortent du champ d'application de celle-ci.

En 2013, l'OTIF, la direction générale de la mobilité et des transports de l'UE et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ont signé un arrangement administratif afin de coopérer plus étroitement et de coordonner la rédaction des dispositions juridiques ainsi que pour éviter les doublons et contradictions potentiels qui entraveraient l'acceptation mutuelle des véhicules et donc le trafic international. Dans cet arrangement administratif, les parties conviennent également d'échanger des informations sur leurs projets de dispositions d'intérêt commun. En raison des différentes procédures décisionnelles impliquant des membres communs, la planification est essentielle pour garantir que les dispositions entrent en vigueur aux niveaux international et européen le plus rapidement possible.

Par exemple, à la 35^e réunion du groupe de travail permanent WG TECH, le Secrétariat de l'OTIF et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ont discuté et sont convenus des modalités pratiques pour la communication des modifications aux documents techniques ré-

férencés dans la STI concernant les applications télématiques au service du fret (ATF). Les modifications à ces documents techniques sont en effet pressantes puisqu'il faut que les États membres et non membres de l'UE s'appuient sur les mêmes spécifications.

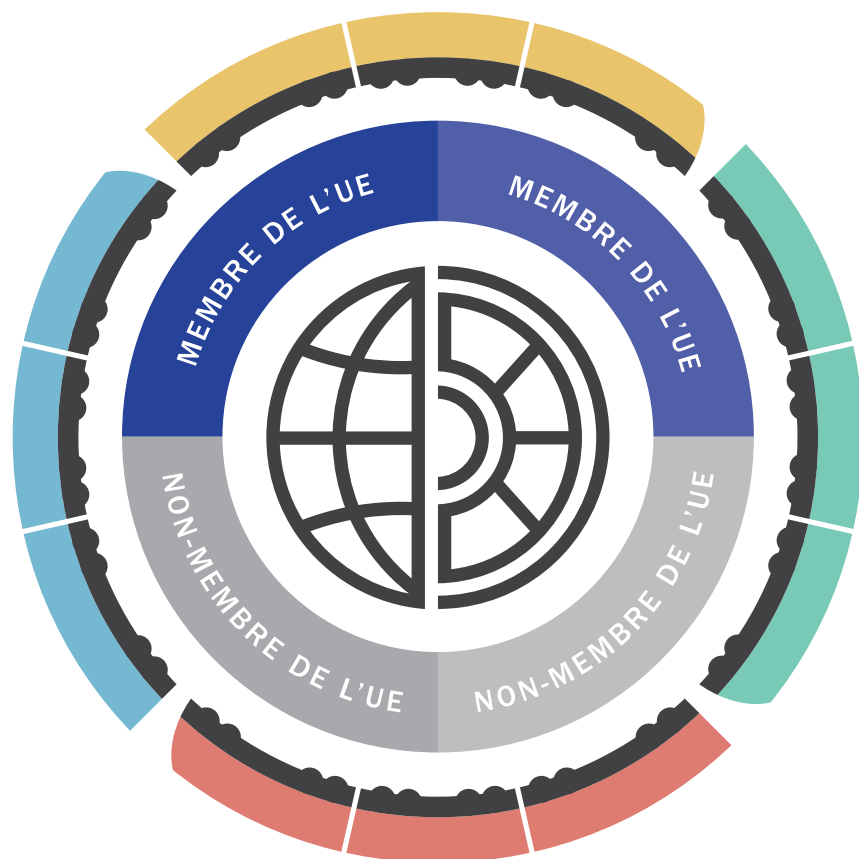
Comprenant la directive (UE) 2016/797 sur l'interopérabilité et la

directive (UE) 2016/798 sur la sécurité, le pilier technique du 4^e paquet ferroviaire adopté par l'UE en 2016 attribue un nouveau rôle à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, comme autorité. Par conséquent, les États membres de l'UE doivent changer leur droit national pour tenir compte des nouvelles dispositions de l'UE relatives à la révision des STI existantes, aux nou-

velles procédures d'autorisation des véhicules et de certification unique de la sécurité ainsi qu'aux obligations concernant l'échange de données sur les véhicules et l'infrastructure au moyen de registres numériques européens comme le registre européen des véhicules et le registre de l'infrastructure (RINF). Cela signifie également que les règles de l'UE sont en cours de modification et que de nouvelles règles et exigences vont être mises au point et introduites. Dans certains cas, il s'agit de prendre en compte dans ces règles modifiées ou nouvelles, importantes en termes d'interopérabilité et de sécurité ferroviaire, de l'ouverture du marché et de la libéralisation, ce qui pourrait donner lieu à des incompatibilités avec la COTIF.

Les règles de l'UE qui intéressent la COTIF et peuvent avoir des répercussions sur celle-ci doivent être examinées avec soin. C'est particulièrement important pour les règles concernant les véhicules UE et non-UE qui circulent entre les États parties membres et non membres de l'UE puisque c'est alors la COTIF qui s'applique (voir diagramme).

Face aux modifications introduites par le 4^e paquet ferroviaire, il s'agit de préserver l'équivalence des règles techniques de l'UE et de la COTIF pour que l'acceptation mutuelle des véhicules reste possible. Aussi l'UE doit-elle veiller à définir ses exigences de



VÉHICULE NON-UE UTILISÉ ENTRE DES ÉTATS PARTIES MEMBRES ET NON MEMBRES DE L'UE

La COTIF s'applique pour l'admission du véhicule au trafic international



VÉHICULE UE UTILISÉ AU SEIN DE L'UE

Le droit de l'UE s'applique pour l'autorisation du véhicule



VÉHICULE UE UTILISÉ ENTRE DES ÉTATS PARTIES MEMBRES ET NON MEMBRES DE L'UE

L'autorisation du véhicule de l'UE est valide selon les conditions définies dans la COTIF



VÉHICULE NON-UE UTILISÉ ENTRE DES ÉTATS PARTIES NON MEMBRES DE L'UE

La COTIF s'applique pour l'admission du véhicule au trafic international

telle sorte qu'il soit toujours possible de se conformer simultanément aux règles de l'UE et de la COTIF. C'est également une nécessité pour les exigences relatives à l'interopérabilité ferroviaire et la sécurité, ainsi que pour l'éventuelle mise au point d'outils nécessitant l'échange d'informations sur les véhicules. Si la compatibilité, la connectivité et les échanges appropriés d'informations ne sont

pas garantis, les véhicules risquent de ne plus être autorisés à circuler entre États parties membres de l'UE et États parties non membres de l'UE.

L'arrangement administratif s'est jusqu'ici avéré être un bon outil pour la coordination et la coopération. Il a permis à l'OTIF de mieux connaître et comprendre les différentes pratiques et priorités au sein de l'UE et à l'in-

ternational. Face aux nouveaux défis soulevés par le 4^e paquet ferroviaire, il est essentiel de poursuivre cette coopération et de s'assurer que les instances de l'UE tiennent compte de la COTIF et communiquent avec l'OTIF pour veiller à ce que le droit de l'UE reste compatible avec la COTIF.

Maria Price

ENTRÉE EN VIGUEUR DU RID 2019

Le 1^{er} janvier 2019 sont entrées en vigueur les nouvelles prescriptions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Cette édition 2019 a ainsi remplacé l'édition 2017 du RID. En vertu d'une mesure transitoire générale, les prescriptions de l'édition 2017 pourront toutefois encore être utilisées jusqu'au 30 juin 2019.

Le RID s'applique au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses entre ses 44 États parties en Europe, Asie et Afrique du Nord. Dans les États membres de l'Union européenne, il s'applique en outre également au trafic national.

Le RID est harmonisé avec les recommandations des Nations unies pour le transport des marchandises dangereuses, sur lesquelles sont fondés les règlements pour les marchandises dangereuses propres aux différents modes de transport. Il est également étroitement coordonné avec les prescriptions sur les marchandises dangereuses pour la route (ADR) et la navigation intérieure (ADN), de manière à faciliter le trafic avec tous les modes de transport.

Le RID 2019 comporte plusieurs nouveautés qui tiennent compte des progrès techniques et scientifiques et contribuent à augmenter la sécurité du rail, mode de transport propre et d'une grande efficacité énergétique.

12 nouveaux numéros ONU ont été introduits pour les objets contenant des matières dangereuses des différentes classes de marchandises dangereuses. Concurrément avec une nouvelle instruction d'emballage et de nouvelles prescriptions pour l'étiquetage de ces objets, ces nouveaux numéros ONU permettent un classement simplifié ainsi que le transport de nombreux objets comportant accessoirement des marchandises dangereuses dans leur structure.

Les critères de classification pour les matières corrosives (classe de marchandises dangereuses n° 8) ont été entièrement révisés et incluent désormais différentes méthodes pour le classement des mélanges dans les groupes d'emballage, lequel posait auparavant toujours problème aux industriels.

Deux nouvelles instructions d'emballage ont été adoptées pour les piles

et batteries au lithium endommagées ou défectueuses susceptibles de réagir dangereusement dans des conditions normales de transport, qui ne pouvaient jusqu'ici être transportées que dans les conditions de transport définies par l'autorité compétente.

Pour les bouteilles à gaz qui, à cause de propriétés particulières inhérentes à leur conception, ne pouvaient être soumises au contrôle visuel et à l'épreuve de pression jusqu'ici prescrits, le RID prévoit désormais des essais destructifs accompagnés d'une analyse statistique pouvant déboucher sur la mise hors service de tout un lot de production.

Publié dans les trois langues de travail de l'OTIF (allemand, anglais et français), le RID 2019 peut être consulté sur le site Internet de l'Organisation (www.otif.org). Une version russe sera également mise en ligne dans le courant de l'année 2019.

Les versions anglaise et française sont imprimées par deux maisons d'édition, dont les coordonnées sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF.

Jochen Conrad

125 ANS DE PRESCRIPTIONS POUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES

L'OTIF a célébré l'année dernière les 125 ans de la COTIF. Signée par l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse, la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer (CIM), devenue par la suite les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, comportait alors comme annexe 1 les « Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions », ancêtre du RID.

Aujourd'hui, le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) est appliqué par 44 États membres de l'OTIF, soit quatre fois plus qu'à l'origine. Il s'agit de tous les États membres de l'UE dotés d'un réseau ferroviaire, des États du Maghreb et de quelques États d'Asie. Normalement applicable au seul trafic international, le RID s'applique également depuis les années 1990 au trafic intérieur de tous les États membres de l'Union européenne.

Publiées en allemand et en français, chaque version comptant seulement 34 pages, les prescriptions pour les marchandises dangereuses étaient alors divisées en paragraphes numérotés en chiffres romains de I à LIII, chacun régissant les conditions de transport d'une seule matière à l'exception du paragraphe XXXV sur l'emballage en commun de différentes matières dangereuses. Ainsi, il était à l'époque aisé de se faire une idée du nombre de marchandises dangereuses autorisées au transport.

Les 34 pages renfermaient aussi un « Répertoire alphabétique des objets exclus du transport international ou admis seulement sous certaines conditions » indiquant le paragraphe des prescriptions correspondant à

l'objet et si l'objet pouvait être emballé avec d'autres. Cette présentation ne serait plus possible aujourd'hui, le RID comptant plus de 1 200 matières différentes, avec de nombreuses rubriques réunissant tout un groupe de matières.

Parmi les différentes matières admises à l'époque comme dangereuses, l'on retrouve par exemple les « feux de Bengale préparés à la laque » ou « feux de Bengale de salon », l'écorce d'arbres non emballée, le plâtre non emballé, les peaux fraîches non salées, la levure, les caillettes de veau fraîches ainsi que les « objets nauséabonds et répugnants ». Beaucoup ne sont plus considérées aujourd'hui comme dangereuses ou ne sont plus transportées en trafic international.

Pour nombre de ces matières, il faut toutefois tenir compte du fait qu'à l'époque, les trains étaient tirés par des locomotives à vapeur. Le risque était donc plus grand en raison des étincelles qui s'en dispersaient. L'un des paragraphes était ainsi consacré aux « objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive ». Il s'agissait en particulier du foin, de la paille, de la tourbe, de la sciure de bois mais aussi des matières à filer végétales.

À la lecture des prescriptions, l'on tombe également sur des objets alors très importants pour l'exploitation ferroviaire en raison de l'absence de signalisation et de liaisons radio : les « pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer ». Il s'agissait d'amorces fixées aux rails avec des bandes en fer blanc, qui se déclenchaient au passage d'un train. La détonation signalait alors au conducteur qu'il devait immédiatement arrêter son train. Dans la première édition du RID, ces pétards s'étaient même vu réserver le numéro I.

D'autres matières, en revanche, sont

toujours présentes dans le RID, parfois avec une orthographe légèrement différente, et disposent d'un numéro ONU valable dans le monde entier.

Les conditions de transport comportaient en premier lieu des prescriptions d'emballages, et dans certains cas des exigences concernant les wagons. Elles incluaient également parfois des clauses contractuelles : ainsi, pour les « déchets d'animaux sujets à putréfaction » et « le fumier et les matières fécales, y compris celles qui proviennent des fosses d'aisance », le chemin de fer était en droit d'exiger que le transport soit payé d'avance. Dans le cas de la levure liquide ou solide, l'expéditeur devait s'engager à « prendre à sa charge tous dommages occasionnés à d'autres marchandises ou au matériel du chemin de fer par suite de ce mode de transport, et ce, sur la simple présentation de la note des frais, note dont l'exactitude aura été reconnue une fois pour toutes et préalablement par l'expéditeur ».

Du temps de la première édition du RID, aucun autre mode de transport ne disposait de prescriptions contraignantes pour le transport international de marchandises dangereuses. En 1957, le RID, qui s'était considérablement développé depuis 1893, a servi de base à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

Chargée d'élaborer des prescriptions communes pour tous les modes de transport terrestre, la Réunion commune RID/ADR, complétée ultérieurement par la navigation intérieure, a été fondée dans les années 1970 pour veiller au maintien de l'harmonisation des textes.

Outre l'ADR, le RID a également servi de fondement à l'annexe 2 de l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (SMGS) de l'Organisation pour la co-

opération des chemins de fer (OSJD). Aussi l'influence du RID dépasse-t-elle les traditionnels États membres de l'OTIF et s'étend largement dans l'espace asiatique.

Dans la mesure où le RID ne s'appliquait autrefois qu'au transport ferroviaire international, il existait une multitude de prescriptions nationales pour le transport de marchandises dangereuses, qui s'appuyaient certes sur le RID mais incluaient également diverses autres règles. Ce n'est qu'en 1996 que le RID est également devenu directement applicable en trafic national des États membres de l'UE par le truchement de la directive 96/49/CE de la Communauté européenne. Il est par conséquent disponible non seulement dans les trois langues de

travail de l'OTIF (allemand, anglais et français), mais aussi dans toutes les langues officielles de l'UE.

Différents États non membres de l'OTIF prévoient d'utiliser le RID comme base de leur réglementation nationale pour le transport de marchandises dangereuses. Très bien harmonisées avec les prescriptions des autres modes de transport, les prescriptions internationales pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses ne sont pas non plus étrangères à l'aspiration de certains États à adhérer à la COTIF.

Aujourd'hui, le RID compte plus de 1 000 pages qui reflètent le développement économique de ces 125 dernières années. En raison de cette

évolution fulgurante, le RID doit être révisé bien plus souvent qu'auparavant : alors qu'aujourd'hui, au moins 100 pages de modifications sont notifiées tous les deux ans, toute une décennie s'écoulait autrefois entre deux révisions.

Le grand nombre d'États membres participant aux réunions organisées par l'OTIF sur le transport des marchandises dangereuses montre bien l'importance de ces prescriptions, qui garantissent la sécurité du transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

Jochen Conrad

10^e SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID (CRACOVIE, 21-23 NOVEMBRE 2018)

La 10^e session du Groupe de travail permanent s'est déroulée à Cracovie directement après la 16^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID. 21 États, l'Union européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que six organisations non gouvernementales y étaient représentés.

Questions en suspens

Application anticipée de normes

Le RID comporte des dispositions permettant aux autorités compétentes d'approuver en vue de son utilisation anticipée une norme qui a été adoptée pour être citée en référence dans une édition future du RID, sans qu'il soit nécessaire d'en donner notification au Secrétariat de l'OTIF. Le Groupe de travail permanent s'est demandé si une décision de la Réunion commune RID/ADR/ADN était suffisante pour l'application d'une norme ou si la norme devait être présentée à la Commission d'experts du RID pour adoption par voie de procédure écrite.

Il a conclu que l'adoption de normes par la Réunion commune ne suffisait pas pour autoriser leur application sans notification au Secrétariat de l'OTIF étant donné que les décisions de la Réunion commune RID/ADR/ADN ont seulement valeur de recommandations pour les différents modes de transport terrestres.

Il a toutefois souligné que le RID permettait déjà aux autorités compétentes de reconnaître un code technique soit pour tenir compte des progrès scientifiques et techniques, soit dans les cas où aucune norme n'est citée en référence dans le RID, soit pour traiter d'aspects spécifiques non prévus dans les normes citées en référence. L'autorité compétente doit alors donner notification de la reconnaissance d'un tel code technique au Secrétariat de l'OTIF, qui publie ensuite cette information sur le site Internet de l'Organisation.

Nouvelles propositions

Marquage des remorques en ferroutage

Selon les prescriptions relatives au ferroutage, si des remorques transportant des colis sont séparées de leur tracteur, un panneau orange supplémentaire doit être fixé sur l'avant de la remorque ou des plaques-étiquettes sur les deux côtés latéraux.

Cette exigence supplémentaire a été insérée dans le règlement pour éviter par exemple qu'un panneau orange n'apparaissant qu'à l'arrière de la remorque soit caché par un deuxième véhicule routier transporté sur le même wagon porteur. La marque pour les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées n'y est cependant pas mentionnée, bien qu'il puisse également arriver que celle-ci ne soit apposée qu'à l'arrière d'une remorque séparée de son tracteur.

Le Groupe de travail permanent a décidé de modifier les prescriptions en ce sens que la marque pour les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doit, comme le panneau orange, être apposée sur la paroi avant des remorques transportant des colis et séparées de leur tracteur, si elle l'est sur la paroi arrière.

Transport de marchandises dangereuses en colis express

Le Groupe de travail permanent s'est demandé si les marchandises dangereuses dont le transport en quantités limitées et en quantités exceptées est

Cette session a été la première du cycle 2018-2019 à porter principalement sur des propositions de modifications pour l'édition 2021 du RID. Les conclusions du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » sur l'évaluation des risques des nouveaux très grands conteneurs pour le transport de marchandises dangereuses y ont également été discutées et les listes de vérification révisées pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides et de gaz adoptées.

interdit devaient également être exclues du transport en colis express.

Il a constaté que la situation actuelle en matière de transport de marchandises dangereuses en colis express différait selon les États parties au RID. Tandis que dans certains États les transports de ce type ont cessé depuis plusieurs années, dans d'autres ils ont toujours cours. Le transport en colis express y reste le premier choix notamment pour le transport de matières infectieuses de la classe 6.2 entre les laboratoires ou encore pour les matières radioactives de la classe 7 à visée pharmaceutique. Par ailleurs, aucune facilité pour les emballages ne s'applique dans le cadre du transport en colis express à la différence des quantités limitées et exceptées.

En conséquence, le Groupe de travail permanent est convenu de ne prendre aucune décision pour le moment, mais n'a pas exclu de revenir sur cette question à l'avenir.

Obligation d'établir un rapport d'accident

À sa session de septembre 2018, la Réunion commune RID/ADR/ADN a décidé d'ajouter le déchargeur dans la liste des intervenants devant transmettre un rapport d'accident en cas d'accident ou d'incident (voir Bulletin n° 4/2018, p. 24).

L'Espagne a demandé à cet égard de clarifier si toutes les parties ou seulement celles impliquées dans un accident ou incident devaient présenter un rapport.

Le Groupe de travail permanent a estimé que seul était tenu de faire rapport l'intervenant pendant les activités duquel l'accident ou l'incident s'est produit. Si l'autorité compétente requiert des informations supplémentaires, elle peut toujours s'adresser aux autres intervenants parties au transport.

Le Groupe de travail permanent s'est également demandé si le gestionnaire d'infrastructure devait toujours soumettre un rapport en cas d'accident ou d'incident pendant le transport sur le réseau qu'il exploite. Il a constaté que les usages différaient selon les États parties au RID. Tandis que dans certains États le gestionnaire d'infrastructure a l'obligation de présenter un rapport sur tout accident ou incident survenant sur son réseau, dans d'autres il n'est concerné que si l'accident ou l'incident a été causé par un élément d'infrastructure ferroviaire.

Le Groupe de travail permanent n'a pas accédé à la demande de l'Espagne d'élargir la liste des intervenants tenus de soumettre un rapport d'accident en cas d'accident ou d'incident. Il est cependant convenu d'attendre les conclusions du groupe de travail informel de la Réunion commune RID/ADR/ADN sur l'amélioration de la notification des accidents (voir également Bulletin n° 4/2018, p. 25) et le cas échéant de rediscuter de cette question à l'une de ses prochaines sessions.

Listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes

Les listes de vérification révisées pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides ont été présentées au Groupe de travail permanent à sa session de mai 2018 (voir également Bulletin n° 3/2018, p. 24). Ces nouvelles listes ayant fait l'objet de nombreux commentaires de l'association européenne de l'industrie pétrolière, le Groupe de travail permanent avait chargé le groupe de travail informel concerné de prendre autant que possible ces commentaires en considération et d'adapter le cas échéant les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz.

Le président du groupe de travail informel sur les listes de vérification a ainsi présenté pour adoption au Groupe de travail permanent des propositions tendant à modifier les obligations de sécurité du remplisseur et du déchargeur qui font référence aux listes de vérifications, ainsi que des listes de vérification révisées pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides et de gaz. Le Groupe de travail permanent a adopté les propositions de modifications et les listes révisées pour l'édition 2021 du RID.

Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

Très grands conteneurs-citernes

Le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a présenté au Groupe de travail permanent les conclusions de la 16^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (Cracovie, 19 et 20 novembre 2018) qui a principalement traité la question des très grands conteneurs utilisés par l'entreprise BASF.

Il a résumé la présentation du représentant du CEFIC concernant l'évalua-

tion des risques en cours et les différents groupes de tâches à effectuer dans le cadre de cette évaluation. Trois systèmes différents doivent être comparés dans le cadre de l'évaluation des risques :

- le transport en wagons-citernes conventionnels,
- le transport en conteneurs-citernes conventionnels sur des wagons porteurs conventionnels,
- le transport en très grands conteneurs-citernes sur des wagons porteurs « 5L » innovants (« 5L » renvoie aux cinq améliorations essentielles, qui commencent en allemand par un « I » : silencieux, légers, robustes et performants, adaptés aux exigences de la logistique et optimisant le coût du cycle de vie).

Le rapport final devrait être prêt fin juillet 2019.

Le Groupe de travail permanent a décidé d'attendre les conclusions du rapport final de l'évaluation des risques et de poursuivre les discussions à la suite de la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » prévue à l'automne 2019.

Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS

Renvois aux directives de l'UE et aux normes EN

Dans l'espace juridique de l'OSJD, c'est toujours l'édition 2015 de l'annexe 2 au SMGS qui s'applique. En effet, les modifications 2017 n'ont pas été adoptées en raison du refus de certains États membres de l'OSJD de faire référence dans le texte de l'annexe aux directives de l'UE et normes EN.

Ces deux dernières années, plusieurs propositions ont été soumises pour résoudre cette situation peu satisfaisante. Une issue n'a pu être trouvée que lorsque les États membres de l'OSJD se sont accordés pour transférer les renvois aux directives de l'UE et aux normes EN dans un docu-

ment séparé (« Table des documents normatifs et techniques »). Dans le texte même de l'annexe 2 au SMGS ne seront plus mentionnés que les numéros attribués dans cette table aux normes applicables. Pour chaque norme, la table précisera également les États dans lesquels l'application est également rendue obligatoire par d'autres prescriptions juridiques. La prochaine édition du Bulletin reviendra plus en détail sur la question.

Grâce à cette solution, les instances de l'OSJD ont pu adopter à titre provisoire les modifications 2017 et 2019 à l'annexe 2 au SMGS. Les États membres de l'OSJD n'ayant soulevé aucune objection à l'adoption du train de modifications lors de la procédure de notification, l'édition 2019 de l'annexe 2 au SMGS harmonisée avec le RID entrera en vigueur au 1^{er} juillet 2019.

Révision des prescriptions pour les wagons-citernes du chapitre 6.8

Le représentant de la Russie a informé le Groupe de travail permanent des modifications au chapitre 6.8 de l'annexe 2 au SMGS concernant les wagons-citernes d'écartement de voie de 1 520 mm qui ont déjà été adoptées pour l'édition 2019 ou qui seront traitées au cours de la prochaine période biennale. Ainsi, la valeur minimale d'absorption des éléments pour

l'absorption d'énergie dans la disposition spéciale TE 22 a notamment été augmentée de 130 kJ à 140 kJ par côté frontal du wagon pour les wagons-citernes avec attelage automatique. Le Groupe de travail permanent a prié le Secrétariat de préparer pour sa prochaine session une proposition de modification correspondante pour la disposition spéciale TE 22 du RID, avec une mesure transitoire appropriée.

À ce sujet, il a été signalé que de nouveaux wagons équipés d'attelages automatiques sont testés dans certains pays. Dans la mesure où la disposition spéciale TE 22 prescrit pour les wagons-citernes conventionnels une valeur d'absorption d'énergie de 800 kJ par côté frontal du wagon, il faudra vérifier si la valeur bien inférieure de 140 kJ est adéquate en cas d'attelages automatiques.

Le représentant de la Russie a également présenté la possibilité de transférer toutes les prescriptions pour les wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm dans un nouveau chapitre 6.X de l'annexe 2 au SMGS et d'harmoniser le chapitre 6.8 de l'annexe 2 au SMGS avec le chapitre 6.8 du RID pour les deux colonnes (pour les wagons-citernes et les conteneurs-citernes). Certaines délégations ont estimé que l'introduction d'un nouveau chapitre 6.X comportant des prescriptions pour

les wagons-citernes d'écartement de voie de 1 520 mm pouvait également être justifiée dans le RID étant donné que cet écartement de voie est utilisé dans plusieurs de ses États parties en plus de la voie normale. Cette question nécessite cependant un examen approfondi, avant que le Groupe de travail ne puisse se prononcer.

Questions diverses

Départ de M. Colin Bonnet et élection d'un nouveau vice-président

Le Groupe de travail permanent a été informé que son vice-président, M. Colin Bonnet (Suisse), avait décidé de se consacrer à d'autres projets professionnels. Il l'a remercié de sa coopération toujours efficace et agréable et lui a adressé ses meilleurs vœux de réussite professionnelle.

Sur proposition du représentant de l'Allemagne, M. Othmar Krammer (Autriche) a été élu vice-président jusqu'à nouvel ordre.

Questions diverses

La 11^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID devrait avoir lieu du 25 au 29 novembre 2019.

Katarina Burkhard

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2019

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
24-26 avril	Groupe de travail spécial de l'harmonisation des règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses	CEE-ONU	Genève - Suisse
6-7 juin	Groupe de travail informel de la télématique	Allemagne	Tegernsee - Allemagne
12-13 juin	12 ^e session de la Commission d'experts techniques		Berne - Suisse
19-20 juin	Groupe de travail informel pour l'amélioration du rapport d'accident	France et Pays-Bas	La Haye - Pays-Bas
25-26 juin	131 ^e session du Comité administratif		Berne - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2019

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
2-4 avril	Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (GEURL)	CEE-ONU	Genève - Suisse
9-11 avril	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
15 avril	Visite de la faculté de droit de l'université de Berne au Secrétariat de l'OTIF	Université de Berne	Berne - Suisse
13-17 mai	106 ^e session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	CEE-ONU	Genève - Suisse
14-15 mai	WP.15 (ADR)	CEE-ONU	Genève - Suisse
21-24 mai	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
11-13 juin	Groupe de travail « Risque et danger »	Union internationale des chemins de fer (UIC) et Roumanie	La Haye - Pays-Bas
25-26 juin	Groupe de travail CIM	CIT	Berne - Suisse
1-5 juillet	55 ^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse
9-11 juillet	Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (GEURL)	CEE-ONU	Genève - Suisse
10-11 juillet	Groupe d'experts CIM/SMGS	CIT	Berne - Suisse

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