



Bulletin

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

128^e année
N°1/2020

Bulletin des
transports
internationaux
ferroviaires

ACTUALITÉS OTIF

- 4 Le projet postal ferroviaire présenté à Xiamen
- 4 La participation de l'OTIF aux discussions sur le réseau du Chemin de fer transasiatique
- 5 Visite à l'ambassade d'Afghanistan
- 6 La journée de consultation du Forum international des transports
- 6 Les photos de l'OTIF en ligne

COTIF

- 7 Notifications du dépositaire

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 8 La Conférence diplomatique sur le Protocole MAC, le Protocole de Luxembourg et l'OTIF
- 8 7^e Colloque international à Doboj
- 9 Présentation du RID à Pékin
- 9 Visite d'une délégation danoise au siège de l'OTIF

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE OTIF-COTIF

- 10 La veille et l'évaluation des instruments juridiques
- 10 De Xi'an à Hambourg en passant par Baltiisk et Sassnitz/Mukran

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 12 Les registres de véhicules
- 14 13^e session de la Commission d'experts techniques

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 16 Réunion commune RID/ADR/ADN
- 19 11^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos

UPU

OTIF

International Transport Forum

www.mukran-port.de

ÉDITORIAL



Avec l'accroissement du commerce entre l'Europe et l'Extrême-Orient, en particulier la Chine, s'ouvrent d'immenses perspectives pour le trafic ferroviaire international. Le temps de transport entre l'Asie et l'Europe se raccourcit très rapidement. Aussi le rail apparaît-il de plus en plus comme un choix économique et fiable face à la cherté du fret aérien et à la longueur de la voie maritime. Il ne reste qu'à espérer que les retombées négatives de la pandémie de la maladie à coronavirus sur les transports pourront rapidement être palliées.

Tout le potentiel du commerce électronique pour le trafic ferroviaire a été mis en lumière dans le cadre de l'événement organisé à Xiamen en Chine par l'Union postale universelle, notre organisation-sœur à Berne. La concrétisation du projet « *Mail by Rail* » permettra aux chemins de fer de maîtriser durablement les volumes transportés dans ce segment de marché en pleine croissance qu'est le transport de colis.

Par ailleurs, il est intéressant de constater que les transports ferroviaires ne se limitent pas à quelques corridors, mais qu'une multitude de nouveaux itinéraires sont sélectionnés. Il sera ainsi question dans ces pages du corridor passant par l'oblast russe de Kaliningrad et le port de ferries allemand de Mukran sur l'île de Rügen. Ces transports ont pour fondement la lettre de voiture commune CIM/SMGS qui repose sur le droit de l'OTIF et le droit de l'OSJD.

Dans le domaine technique, les prescriptions de la COTIF sont basées sur celles de l'UE, avec lesquelles elles sont compatibles. Plusieurs de ces prescriptions sont aujourd'hui en cours de révision, à la lumière des modifications apportées à la réglementation de l'UE dans le cadre du pilier technique de son « quatrième paquet ferroviaire ». Vous trouverez dans ce bulletin un article sur les modifications aux spécifications des registres des véhicules ainsi qu'un aperçu des propositions qui seront discutées à la prochaine session de la Commission d'experts techniques, les 16 et 17 juin 2020 à Berne.

Bonne lecture !

Wolfgang Küpper
Secrétaire général

LE PROJET POSTAL FERROVIAIRE PRÉSENTÉ À XIAMEN

La Conférence mondiale de l'Union postale universelle (UPU) sur la coopération transfrontalière dans le domaine du commerce électronique s'est tenue à Xiamen en République populaire de Chine du 26 au 28 novembre 2019.

Le mercredi 27 novembre, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, a été invité à participer à la séance 5 concernant le commerce électronique et le transport international dans le cadre du projet postal ferroviaire « *Mail by rail* ».

Il a souligné l'importance de la coopération et de l'harmonisation pour réduire la fragmentation du droit international, en particulier en ce qui concerne les réglementations applicables au transport ferroviaire transfrontalier eurasiatique. L'OTIF s'est d'ailleurs engagée dans le projet « *Mail by rail* » de l'UPU pour une coopération renforcée avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Organisation

pour la coopération des chemins de fer (OSJD).

M. Küpper a ensuite expliqué le rôle majeur de l'OTIF et de la COTIF dans les transports internationaux ferroviaires. La COTIF est une convention internationale flexible et neutre qui facilite le transport de marchandises par chemin de fer et intermodal entre la Chine

et l'Europe. Le transport de marchandises par chemin de fer a un grand potentiel comme solution moins chère et plus rapide que les transports aérien et maritime, mais le volume reste faible. La COTIF et ses appendices peuvent être un élément de réponse réglementaire pour mieux permettre le transport par chemin de fer des colis postaux issus du commerce électronique.



LA PARTICIPATION DE L'OTIF AUX DISCUSSIONS SUR LE RÉSEAU DU CHEMIN DE FER TRANSASIATIQUE

Le secrétariat de la Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU) a invité le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, à participer à la réunion du Groupe d'experts sur l'utilisation des nouvelles technologies pour faciliter le transport ferroviaire international qui s'est tenue dans le cadre de la sixième réunion biennale du Groupe de travail sur le réseau du

Chemin de fer transasiatique au Centre de conférences des Nations unies à Bangkok, du 9 au 12 décembre 2019.

Le but était de partager les bonnes pratiques en matière d'échanges d'informations électroniques entre les différents acteurs ferroviaires, afin d'assurer une fluidité dans la circulation de l'information le long des corridors ferroviaires

internationaux.

Officialisé par un accord intergouvernemental entré en vigueur en 2009, le Chemin de fer transasiatique est central dans le développement ferroviaire de l'Asie-Pacifique en connectant les réseaux nationaux à un réseau régional.

À cet égard, M. Küpper a expliqué

que la COTIF permettait la connexion de différents réseaux ferroviaires ; la Convention offre en effet un droit harmonisé et un cadre de développement pour l'interopérabilité juridique et technique. Il a présenté le cas concret des Règles uniformes

concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (RU CIV).

Il a conclu que l'OTIF jouait un rôle d'interface pour rendre les réseaux ferroviaires interopérables et que l'harmonisation dans l'échange

d'informations électroniques entre les chemins de fer, qui permettrait de réduire le temps de passage aux frontières, était nécessaire à l'accroissement de la compétitivité du transport ferroviaire.

VISITE À L'AMBASSADE D'AFGHANISTAN

Le Secrétariat de l'OTIF s'est rendu à Genève le 13 janvier 2020. Il s'agissait d'effectuer une visite de courtoisie à l'ambassade et représentation permanente de la République islamique d'Afghanistan.

Depuis le 1^{er} mai 2019, l'Afghanistan est le 51^e membre de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires et 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 Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, et la chef du département de l'administration et des finances, M^{me} Andriamahatahity, ont rencontré le chef de mission adjoint, M. Shoalb Timory.



LA JOURNÉE DE CONSULTATION DU FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS

Le 28 janvier 2020, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, a participé à la journée de consultation organisée par le Forum international des transports (FIT) de l'OCDE. Comme chaque année, le Secrétaire général a répondu présent à l'invitation du FIT. Cette journée a permis d'échanger avec les principales organisations internationales intervenant dans le domaine des transports sur les futurs thèmes des sommets 2020 et 2021 du Forum international des transports.

Avec sa mission d'harmonisation des règles du transport ferroviaire international, l'OTIF endosse un rôle d'interface entre des systèmes de réglementations juridiques et techniques différents, complémentaires et interconnectés. L'OTIF a également pour mission

d'accompagner les innovations techniques et technologiques du secteur ferroviaire pour le développement durable, en offrant un cadre juridique international et sûr.

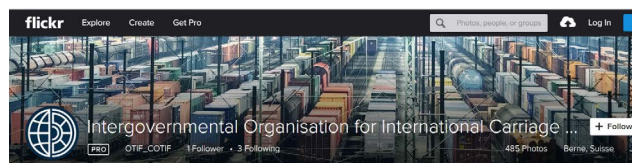
Le Secrétaire général remercie vivement l'équipe du FIT pour son accueil.



LES PHOTOS DE L'OTIF EN LIGNE

Le Secrétariat de l'OTIF a le plaisir de vous informer que les photos des événements de l'Organisation sont désormais disponibles sur son compte Flickr.

www.flickr.com/photos/otif_cotif



NOTIFICATIONS DU DÉPOSITAIRE

Depuis le 12 décembre 2019 (Bulletin 3-2019)

NOT-20008	18.02.2020	Suisse – Approbation des modifications à la COTIF et aux appendices E et G adoptées par la 13 ^e Assemblée générale
NOT-20004	5.02.2020	Correction RID 2019
NOT-20003	5.02.2020	Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV – Mise à jour – Modification
NOT-20002	24.01.2020	Corrections rédactionnelles à la version allemande de la Spécification du RNV adoptée par la Commission d'experts techniques
NOT-20001	9.01.2020	Luxembourg – Ratification des modifications à la COTIF et aux appendices D, F et G adoptées par la 12 ^e Assemblée générale
NOT-19029	13.12.2019	Modifications de la Spécification du RNV et de l'appendice I à la PTU ATF adoptées par la Commission d'experts techniques par voie de procédure écrite

LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE SUR LE PROTOCOLE MAC, LE PROTOCOLE DE LUXEMBOURG ET L'OTIF

Invité par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), le Secrétariat de l'OTIF a participé à la Conférence diplomatique pour l'adoption du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement miniers, agricoles et de construction à la Convention du Cap, qui s'est tenue à Pretoria en Afrique du Sud du 11 au 22 novembre 2019.

Dans le cadre de cette conférence diplomatique, le mardi 12 novembre, au ministère des relations internationales et de la coopération de la République d'Afrique du Sud, UNIDROIT et le *Rail Working Group* ont co-organisé un événement parallèle pour présenter et discuter du fonctionnement juridique et des avantages économiques du Protocole ferroviaire de Luxembourg à la Convention du Cap.

À l'entrée en vigueur du Protocole

ferroviaire de Luxembourg, le Secrétariat de l'OTIF deviendra le secrétariat de l'Autorité de surveillance en charge d'établir le Registre international. À ce titre, M^{me} Andriamahatahity a présenté l'OTIF et son futur rôle.

Le Protocole ferroviaire de Luxembourg, tout comme le Protocole MAC, est une extension de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement

mobiles, adoptée en 2001 au Cap (la « Convention du Cap »). Pour entrer en vigueur, le Protocole doit être ratifié par 4 États. En 2018, le Protocole ferroviaire de Luxembourg a été ratifié par un troisième État. UNIDROIT, dépositaire du Protocole, le *Rail Working Group* et le Secrétariat de l'OTIF travaillent étroitement à la préparation des futurs développements qui vont découler de la quatrième ratification.



7^e COLLOQUE INTERNATIONAL À DOBOJ

Le Secrétariat de l'OTIF a participé au 7^e Colloque international « Nouveaux horizons des transports et des communications » qui a eu lieu à Doboj, en Bosnie-Herzégovine, les 29 et 30 novembre 2019.

À cette occasion, M. Dragan Nešić a présenté l'OTIF et a expliqué les règles uniformes de la COTIF pour l'admission et l'utilisation des véhicules ferroviaires en trafic international.

Organisé par la faculté d'ingénierie

des transports et du trafic de l'université de Sarajevo-Est, le colloque est un lieu de rencontre pour les chercheurs, scientifiques, experts et clients de la région des Balkans. Il constitue une occasion d'échanger des opinions sur la politique des transports, le développement durable et la stratégie de développement dans l'ingénierie des transports. Le Secrétariat de l'OTIF participe depuis plusieurs années à cet événement biennal.

Le Secrétariat remercie

chaleureusement l'université de Sarajevo-Est pour sa confiance renouvelée.



PRÉSENTATION DU RID À PÉKIN

Le bureau en Chine de l'agence allemande de coopération internationale (*Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit – GIZ*) a invité à Pékin le chef du département des marchandises dangereuses de l'OTIF, M. Conrad, à partager son expertise dans le domaine du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer.

Ainsi, du 7 au 11 décembre 2019, M. Conrad a participé au

2^e Forum sur les transports sino-germaniques intermodaux.

Le ministère des transports de la République populaire de Chine a récemment décidé de traduire l'ensemble de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) avec l'objectif d'adhérer à l'ADR.

Or, comme l'a souligné M. Conrad, pour un transport intermodal et

international simplifié, il serait bénéfique d'appliquer le RID et d'adhérer à l'OTIF. En effet, M. Conrad a présenté le RID tout en expliquant le lien qui existe entre l'ADR et le RID et comment ces réglementations s'articulent pour permettre un transport international et intermodal des marchandises dangereuses.

VISITE D'UNE DÉLÉGATION DANOISE AU SIÈGE DE L'OTIF

Le 17 janvier 2020, des représentants de la division « Chemins de fer et aviation » du ministère danois des transports et du logement sont venus au siège de l'OTIF dans le cadre d'un voyage officiel afin d'étudier les politiques suisse et internationale des transports.

Composée de différents profils, juristes, scientifiques et économistes, la délégation danoise souhaitait recevoir des informations concernant la participation de l'OTIF dans les processus de décisions en matière de politique des transports et de coopération internationale. Précisément, il s'agissait d'expliquer

où se situe l'OTIF aujourd'hui et dans 10 ans et quelle est la relation de l'OTIF avec l'UE.

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, a été heureux de recevoir la délégation danoise et après une présentation générale de pouvoir répondre à ses questions.

LA VEILLE ET L'ÉVALUATION DES INSTRUMENTS JURIDIQUES

La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) dispose que l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) veille à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation (article 2, § 1, lettre e), de la COTIF).

Surveiller la mise en œuvre et l'application des instruments juridiques de l'Organisation apportera des données sur leur utilisation. À partir des résultats de cette veille, l'évaluation permettra de déterminer la pertinence des instruments et tout besoin de révision. Il convient de souligner que le succès de la mise en œuvre de la veille et de l'évaluation des instruments juridiques dépend de l'implication et de la participation actives des États membres, des organisations régionales et des parties prenantes intéressées.

Le Groupe de travail d'experts juridiques a été chargé de mettre au point la politique de veille et d'évaluation du système juridique de l'OTIF. C'est l'Assemblée générale qui est compétente pour

son adoption. La prochaine session ordinaire de l'Assemblée générale aura lieu en septembre 2021.

À sa 2^e session (Vilnius, 30 octobre 2019), le Groupe de travail d'experts juridiques a entre autres :

1. pris note du projet de décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques de l'OTIF avec les notes explicatives l'accompagnant, avec les modifications approuvées en session, et l'a appuyé ;
2. recommandé que les organes de l'OTIF listés à l'article 13, § 1 et 2, de la COTIF appliquent le projet de décision à titre provisoire et prié le Secrétariat de publier le projet de décision et de le distribuer aux partenaires participant aux organes susvisés accompagné d'une note expliquant le but du projet de décision ;
3. décidé qu'il réexaminerait le projet de décision et les notes explicatives l'accompagnant afin de tenir compte de l'expérience acquise pendant l'application provisoire avant de

soumettre le projet de décision à l'Assemblée générale pour adoption ;

4. chargé le Secrétaire général de rechercher des outils viables et satisfaisants pour recueillir et diffuser des informations sur la jurisprudence et la pratique judiciaire des tribunaux nationaux ou des organisations régionales en lien avec la Convention (base de données).

En conséquence de la décision du Groupe de travail d'experts juridiques et étant donné que le succès de toute la veille dépend de la coopération avec les parties prenantes et de leur intérêt pour la question, le projet de décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques et les notes explicatives l'accompagnant ont été publiés sur le site internet de l'OTIF.

Les parties prenantes sont invitées à donner leur avis sur le projet de décision et à participer activement pendant la phase d'application provisoire.

DE XI'AN À HAMBOURG EN PASSANT PAR BALTIÏSK ET SASSNITZ/MUKRAN

En accord avec la Russie, l'Allemagne a communiqué, le 12 juin 2019, au Secrétaire général l'inscription de la ligne maritime Sassnitz/Mukran – Baltiïsk conformément à l'article 24, § 3, de la COTIF.

En application de l'article 24, § 5, de la COTIF, les transports sur



cette nouvelle ligne maritime ont été soumis aux dispositions de la COTIF à l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification par le Secrétaire général de l'inscription de cette ligne maritime dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM, soit au 19 juillet 2019.

Cette ligne est exploitée par la compagnie maritime allemande BREB GmbH & Co. KG, Cuxhaven.

Le mardi 12 novembre 2019, un navire transportant les 41 premiers conteneurs d'un train d'essai a atteint Sassnitz/Mukran. Parti le 1^{er} novembre 2019 de Xi'an en Chine, ce train a parcouru 10 000 km à travers le Kazakhstan, la Russie et la Biélorussie avant d'atteindre Baltiisk dans l'oblast de Kaliningrad où les conteneurs ont été transbordés sur un navire. Dans le port de Mukran, ces conteneurs ont ensuite à nouveau été chargés sur des trains en direction d'Hambourg.

Cette liaison est actuellement plus rapide que la liaison terrestre à

travers la Pologne. L'objectif est de mettre en place un service régulier prenant environ deux semaines.

La ligne maritime Sassnitz/Mukran – Baltiisk est par ailleurs soumise au régime particulier de l'article 38 des CIM.

L'article 38 des CIM traite de la responsabilité du transporteur pour la partie maritime du transport. Cette disposition a pour effet d'ajouter aux clauses d'exonération prévues à l'article 23 des CIM différentes clauses spéciales liées au transport maritime.

Il est à remarquer qu'il s'agit d'une possibilité, et non d'une obligation. Toutefois, lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes maritimes CIM, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

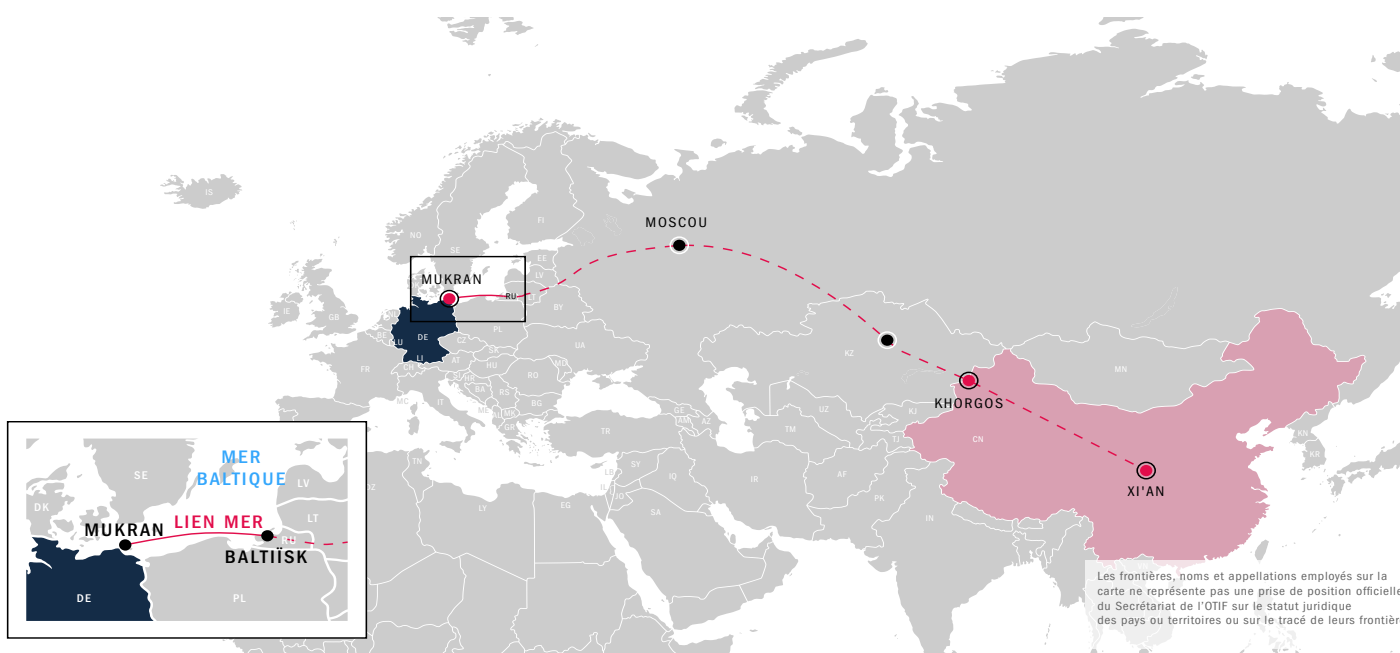
En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste des lignes maritimes avec l'accord de plusieurs États, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet

d'un accord entre ces États.

L'Allemagne et la Russie se sont accordées sur l'inscription de la compagnie maritime qui exploite la ligne Sassnitz/Mukran – Baltiisk et sur l'application du régime particulier de l'article 38 des CIM. L'inscription d'une nouvelle entreprise maritime pour l'exploitation de cette ligne devra par conséquent faire l'objet d'un accord entre l'Allemagne et la Russie ; le régime juridique qui lui sera applicable devra également être le même que celui applicable à la compagnie maritime allemande BREB GmbH & Co. KG.

Pour finir, le Secrétariat de l'OTIF tient tout particulièrement à remercier le Baltic Port Rail Mukran GmbH d'avoir mis à sa disposition des informations pratiques qui lui ont permis de rédiger cet article ainsi que l'autorisation d'utiliser des photos de son communiqué de presse.

Iris Gries



LES REGISTRES DE VÉHICULES

Quelle est l'importance des registres de véhicules pour le transport ferroviaire international et pourquoi leurs spécifications sont-elles aujourd'hui modifiées ?

La finalité des registres de véhicules

Le trafic ferroviaire international repose sur le franchissement des frontières par les véhicules. Or, pour être acceptés dans différents pays, les véhicules doivent satisfaire à des exigences harmonisées assurant la sécurité de leur construction, leur bonne maintenance et leur compatibilité avec les lignes sur lesquelles ils sont utilisés.

Il est nécessaire pour les autorités compétentes, gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, détenteurs et autres acteurs intéressés d'avoir accès aux informations pertinentes concernant les véhicules admis au trafic international. Historiquement, les marques inscrites sur les véhicules étaient la principale source d'information pour les véhicules en trafic international ; aujourd'hui, les différentes entités doivent de plus en plus compter sur des informations disponibles numériquement. Par conséquent, il conviendrait que les informations essentielles sur les véhicules soient accessibles via des registres de véhicules, afin que les entités puissent :

- vérifier si un véhicule est dûment enregistré et contrôler le statut de l'enregistrement ;
- retrouver des informations relatives à l'admission à l'exploitation, dont l'entité délivrant l'admission, le domaine d'utilisation, les conditions régissant l'utilisation et d'autres restrictions ;

- retrouver le type de construction selon lequel le véhicule a été construit ;
- identifier le détenteur, le propriétaire et l'entité chargée de l'entretien.

Les registres de véhicules et les règles uniformes ATMF

Dans le cadre de la COTIF, l'enregistrement d'un véhicule dans un registre n'est pas une condition à son admission ou son utilisation en trafic international. Selon l'article 13, § 6, des ATMF cependant, les données dans les registres de véhicules sont considérées comme des preuves suffisantes de l'admission. Un enregistrement adéquat permet donc d'éviter de longues vérifications du statut de l'admission d'un véhicule lorsqu'il franchit des frontières. Enregistrer les véhicules et donner à toutes les parties concernées l'accès à ces informations est crucial pour faciliter le trafic international ferroviaire. Par conséquent, chaque État partie aux ATMF devrait veiller à ce qu'un registre des véhicules soit disponible pour l'enregistrement de tous les paramètres pertinents et qu'il soit accessible pour toutes les entités concernées de tous les autres États parties aux ATMF.

Les spécifications actuelles des registres de véhicules

En vertu de l'article 20, § 1, lettre e), de la COTIF et de l'article 13, § 1, 4 et 5, des Règles

uniformes ATMF, la Commission d'experts techniques est compétente pour prendre des décisions concernant l'architecture technico-fonctionnelle des registres.

Par suite de décisions successives de la Commission d'experts techniques à ses 5^e, 7^e et 12^e sessions, les États parties ont dû établir leur registre national des véhicules (RNV) conformément à des spécifications techniques et fonctionnelles communes. L'objectif de ces spécifications communes est d'éviter les enregistrements multiples des véhicules admis au trafic international et de faire en sorte que les données enregistrées dans les différents registres nationaux soient consultables dans un format normalisé via un point d'entrée unique sur internet.

La Spécification du RNV actuelle de l'OTIF est alignée sur celle de l'Union européenne. Elle harmonise le contenu des données, le format des données et les droits d'accès aux registres nationaux des véhicules de manière à ce que les données puissent être échangées en connectant chaque RNV à un moteur de recherche centralisé. De plus, dans le cadre de ladite spécification de l'OTIF, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a accepté de fournir le moteur de recherche centralisé RVV CE¹ pour connecter les différents RNV.

Au 1^{er} décembre 2019, 31 États avaient mis en place un RNV conformément à la Spécification du RNV de l'OTIF.

¹ Registre virtuel centralisé européen des véhicules, composé d'une part du registre virtuel des véhicules (RVV), moteur de recherche centralisé de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, et d'autre part des RNV, c'est-à-dire les registres nationaux de véhicules.

Les futures spécifications des registres de véhicules

La DG Mobilité et transports de la Commission européenne a informé le groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) qu'au titre de son quatrième « paquet ferroviaire », l'Union européenne a adopté le 25 octobre 2018 la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission européenne concernant un registre européen des véhicules (REV) centralisé devant être utilisé par ses États membres. Les nouvelles spécifications du REV annuleront et remplaceront la spécification du RNV. Par conséquent, les États membres de l'Union européenne arrêteront d'utiliser leurs RNV respectifs et feront migrer les données des 26 RNV connectés vers le REV, lequel devrait être opérationnel à compter de 16 juin 2021, date à laquelle les RNV seront abandonnés.

Le REV sera créé et géré par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, qui abandonnera le logiciel RNV normalisé actuel et le moteur de recherche centralisé RVV CE. Le REV ne sera pas compatible avec la Spécification du RNV actuelle de l'OTIF. À la lumière de ces développements, les spécifications des registres de véhicules de l'OTIF doivent être révisées. Les États parties de l'OTIF non membres de l'UE, en particulier ceux qui utilisent actuellement le RNV normalisé fourni par l'Agence, doivent se préparer à ces changements.

Dans la mesure où elle ne s'applique qu'au trafic international, la COTIF peut uniquement exiger le partage des données concernant les véhicules destinés à être utilisés en trafic international. Les véhicules destinés exclusivement au trafic national n'entrent pas dans le champ d'application de la COTIF et ne sont donc pas soumis aux spécifications des registres de véhicules obligatoires au titre

de la COTIF. La législation de l'UE est en cela différente qu'elle requiert l'enregistrement de tous les véhicules, quel que soit leur domaine d'utilisation, national ou international.

L'Union européenne a proposé que les États de l'OTIF non membres de l'UE puissent utiliser le REV, selon des conditions devant être définies bilatéralement par les parties concernées. Le Secrétariat de l'OTIF a fait bon accueil à cette proposition comme option pour les États non membres de l'UE qui ne souhaitent pas établir leur propre registre. Utiliser le REV peut être intéressant pour les États dont le trafic international avec l'UE est conséquent. Pour les États ne connaissant peu ou pas de trafic avec l'UE, d'autres solutions pourraient être préférables.

Proposition soumise pour adoption à la Commission d'experts techniques

Une proposition de révision des spécifications des registres de véhicules a été préparée puis discutée avec les experts et représentants ayant participé aux réunions du groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) et sera proposée pour adoption à la Commission d'experts techniques des 16 et 17 juin 2020 à Berne. Le WG TECH a examiné de précédentes versions des textes à ses 38^e et 39^e sessions.

Les nouvelles spécifications proposées laissent les États libres de choisir d'établir leur propre registre national des véhicules, d'utiliser le REV ou d'établir et partager un registre commun avec un ou plusieurs États. Toutefois, tous les registres devront utiliser le format de données commun défini et pouvoir être consultés par toutes les entités concernées de tous les États parties aux ATMF. Cela devrait faciliter la future mise au point d'un moteur de recherche

sur Internet qui permettrait de rechercher simultanément dans tous les registres.

Le REV étant pris en compte dans la proposition, il sera automatiquement considéré que les États l'utilisant appliquent les spécifications de l'OTIF.

Les spécifications qui seront soumises pour adoption à la 13^e session de la Commission d'experts techniques (Berne, 16 et 17 juin 2020) sont disponibles sur le [site internet de l'OTIF](#) depuis le 25 février 2020.

Bas Leermakers

QUELS CHANGEMENTS ?

Les grands principes de la proposition sont les suivants :

- **Le système actuel de RNV connectés et du moteur de recherche central RVV CE sera abandonné le 16 juin 2021.**
- **Les États parties ne pourront plus obtenir auprès de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer le logiciel RNV normalisé pour leur registre de véhicules ; il n'y aura plus ni mises à jour ni support pour le logiciel après le 16 juin 2021.**
- **D'ici le 15 novembre 2020 au plus tard, l'Union européenne aura mis en place un nouveau registre centralisé : le registre européen des véhicules (REV).**
- **Tous les États parties également membres de l'UE utiliseront le REV. Les États parties non membres de l'UE pourront utiliser le REV sur la base d'un accord bilatéral conclu avec l'UE.**

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Les États parties non membres de l'UE pourront choisir d'utiliser le REV ou d'établir et d'utiliser un autre registre. - Tous les registres devront utiliser le format de données commun défini dans les spécifications des registres de véhicules. | <ul style="list-style-type: none"> - L'accès aux registres doit être accordé à toutes les parties intéressées de tous les États parties, sur demande et avec identification électronique. - Tout État partie, qu'il utilise le REV ou un autre registre, conserve son entité d'enregistrement nationale | <p>qui collecte les informations et les inscrit dans le registre.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le détenteur du véhicule est responsable de son enregistrement par l'intermédiaire de l'entité d'enregistrement. |
|--|---|--|

13^e SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

La Commission d'experts techniques (CTE) se réunira pour sa 13^e session les 16 et 17 juin 2020 à Berne, en Suisse. La CTE est l'un des organes de l'OTIF traitant des questions relatives aux RU APTU (appendice F à la COTIF) et RU ATMF (appendice G à la COTIF), et plus particulièrement des règles et procédures pour l'admission des véhicules au trafic international.

La convocation et l'ordre du jour pour la session ont été envoyés aux membres de la Commission et publiés sur le site de l'OTIF le 27 janvier 2020. [Lien vers la convocation.](#) Tous les documents pour le point d'ordre du jour n° 6 ont été publiés sur le site de l'OTIF le 25 février 2020 ; les autres documents de travail seront publiés le 21 avril 2020. [Lien vers les Documents de travail.](#)

À sa précédente session en 2019, la CTE a défini les priorités suivantes :

- Première priorité (2019-2020) : révision des règles existantes pour les wagons, notamment les PTU Wagons, Marquage et Bruit, ainsi que de l'annexe A aux ATMF (règles ECE) et de la Spécification du RNV.
- Seconde priorité (2020-2021) : révision des règles concernant les véhicules autres que les wagons, c'est-à-dire de la PTU LOC&PAS et de la PTU PMR.

La CTE prévoit également d'adopter une nouvelle PTU relative à l'infrastructure (PTU Infrastructure).

Il y a deux raisons à la révision des règles existantes. Premièrement, avec l'entrée en vigueur des APTU et ATMF révisées au 1^{er} mars 2019, il est nécessaire d'aligner les dispositions subsidiaires plus détaillées comme les PTU. Secondement, des modifications sont requises pour maintenir l'équivalence entre les PTU et les STI de l'Union européenne, lesquelles sont modifiées au titre du « quatrième paquet ferroviaire »

La CTE 13 traitera notamment :

- de la proposition de modification de la **PTU Wagons**, qui inclut de nouvelles exigences concernant les organes de roulement à écartement variable automatique, des dispositions concernant la manipulation et la maintenance des composants essentiels pour la sécurité, une

référence aux vérifications de compatibilité de l'itinéraire et la mise à jour des références aux normes et autres textes juridiques ;

- de la proposition de modification de la **PTU Bruit** pour y intégrer le concept d'itinéraires moins bruyants donnant aux États la possibilité de désigner des parties de leur réseau sur lesquelles les wagons anciens et bruyants ne satisfaisant pas aux limites de bruit au passage ne pourront plus être exploités ;
- de la proposition de révision de l'**annexe A aux ATMF**, c'est-à-dire des **règles ECE**, visant à étendre la certification des ECE des wagons aux ECE de tous les types de véhicules, avec quelques exceptions ;
- de la proposition d'un nouvel ensemble de **spécifications des registres de véhicules** en vertu de l'article 13 des ATMF, pour le maintien d'un échange facilité des données

de véhicules. Comme suite à la décision de l'UE sur l'établissement d'un registre européen des véhicules (REV) centralisé, le logiciel RNV normalisé et le moteur de recherche centralisé RVV CE, visés par la Spécification du RNV actuelle, deviendront obsolètes au 16 juin 2021. Les États parties pourront soit utiliser le REV, soit établir un autre registre pour satisfaire aux spécifications. La possibilité de développer un moteur de recherche commun sera discutée comme prochaine étape ;

- des propositions pour le programme de travail de la CTE pour ces prochaines années, dont la conclusion des révisions des PTU et la mise au point d'annexes aux Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST – appendice H à la COTIF).

La session de la CTE débutera le 16 juin 2020 et se terminera le 17 juin 2020. Elle sera immédiatement suivie de la 40^e session du Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH).

Tous les États membres de l'OTIF et les organisations régionales ayant adhéré à la COTIF sont convoqués comme membres de la Commission. Les membres associés et un certain nombre d'organisations et associations internationales (AIEP, CCG, CEN, CER, CIT, EIM, ERFA, ETF, NB-Rail, OSJD, UIC, UIP, UITP, UIRR et UNIFE) sont invités à participer avec voix consultative.

Dragan Nešić

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA CTE 13

- 1. Adoption de l'ordre du jour**
- 2. Présence et quorum**
- 3. Élection du président**
- 4. Proposition de modification du règlement intérieur de la Commission d'experts techniques**
- 5. Pour information**
 - 5.1 Informations générales du Secrétariat de l'OTIF

5.2 Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques

6. Propositions de décisions avec effet juridique :

- 6.1 Modification de la PTU Bruit
- 6.2 Modification de la PTU Wagons
- 6.3 Modification de la PTU Marquage
- 6.4 Révision intégrale des règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (règles ECE)
- 6.5 Révision intégrale des spécifications relatives aux registres des véhicules

7. Pour discussion

- 7.1 Reconnaissance mutuelle OTIF-UE des organismes de certification des ECE et autres organismes
- 7.2 Programme de travail de la Commission d'experts techniques

8. Divers

9. Prochaine session

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN

(Genève, 17 - 26 septembre 2019)

Du 17 au 26 septembre 2019 a eu lieu à Genève la quatrième et dernière session de la Réunion commune RID/ADR/ADN pour la période biennale 2018-2019. Les discussions n'ayant pas pu être conclues pour toutes les questions, des modifications pour l'édition 2021 du RID, de l'ADR et de l'ADN seront encore examinées à la session de printemps en mars 2020.

La Réunion commune s'est principalement consacrée à l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la 21^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. Elle a également traité de questions concernant les citernes et de nouvelles propositions.

22 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

Citernes à déchets opérant sous vide

Pendant le remplissage des citernes à déchets opérant sous vide, un dispositif pompe à vide/exhausteur permet d'évacuer dans l'atmosphère les vapeurs qui se trouvent à l'intérieur de la citerne. Le RID et l'ADR disposent que l'embouchure du dispositif doit être conçue de manière à ce que toute vapeur inflammable ou toxique soit détournée vers un endroit où elle ne pourra pas causer de danger. Or, selon le Royaume-Uni, les configurations conçues pour être raccordées à un tuyau supplémentaire conduisant les vapeurs vers un endroit plus sûr ne sont pas autorisées.

À l'inverse, plusieurs participants ont estimé que le texte actuel ne contenait pas de prescriptions à ce sujet et autorisait différentes solutions techniques. Il a tout de même été décidé d'insérer un nota au 6.10.3.8 a) exemplifiant comment satisfaire à cette prescription.

Groupe de travail informel de l'inspection et de la certification des citernes

Le Groupe de travail informel de

l'inspection et de la certification des citernes créé en mars 2015 par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour définir une approche commune de la reconnaissance mutuelle des contrôles administratifs et des procédures d'évaluation de la conformité, d'agrément de type et de contrôle des citernes n'a pas pu conclure ses travaux avant la Réunion commune comme initialement prévu (voir Bulletin 2/2019, p. 18). Le Groupe de travail informel s'est à nouveau réuni du 11 au 13 décembre 2019 pour adopter un texte définitif à soumettre à la Réunion commune en mars 2020.

Normes

Concernant les sous-sections 6.2.4.1 et 6.2.4.2, la Réunion commune a décidé de faire référence à plusieurs normes révisées pour les récipients à pression.

Concernant le 4.1.6.15 qui contient plusieurs renvois à des normes applicables aux récipients à pression « UN », la Réunion commune a décidé de faire référence dans tous les cas à la version « EN ISO » des normes citées, si disponible. Ainsi, les notas indiquant que la version EN des normes ISO citées peut aussi être

utilisée peuvent être supprimés.

Harmonisation du RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Traditionnellement, la dernière session d'un cycle biennal de la Réunion commune est consacrée à l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec la nouvelle version des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (ici la 21^e). Ce travail est préparé par un groupe de travail ad hoc qui s'est réuni cette fois-ci pour une session de trois jours en avril 2019.

Dans le cadre de cette harmonisation, les modifications suivantes, discutées dans de précédents numéros du bulletin, ont notamment été adoptées pour l'édition 2021 du RID, de l'ADR et de l'ADN :

- le transport des cartouches à gaz mises au rebut (voir Bulletin 2/2019, p. 15 et 16),
- l'exemption pour les dispositifs de suivi des cargaisons et les enregistreurs de données (voir Bulletin 4/2017, p. 20),

- le marquage multiple des emballages, grands récipients pour vrac (GRV) et grands emballages (voir Bulletin 1/2018, p. 20, et 4/2018, p. 20 et 21),
- la classification et l'emballage des déchets médicaux (voir Bulletin 4/2017, p. 19 et 20).

Nouvelles propositions

Emballage du numéro ONU 3082 Matière dangereuse du point de vue de l'environnement, liquide, n.s.a

Le représentant de l'Italie a signalé une possible contradiction entre la disposition spéciale 375 applicable au numéro ONU 3082 et la disposition spéciale d'emballage PP 1 de l'instruction d'emballage P 001. Tandis que la disposition spéciale 375 prévoit une exemption générale des prescriptions du RID et de l'ADR pour les emballages simples ou combinés contenant une quantité nette de 5 litres maximum ou ayant une masse nette de 5 kg maximum à condition que les prescriptions générales d'emballages soient appliquées, la disposition spéciale d'emballage PP 1 de l'instruction d'emballage P 001 prévoit seulement une exemption des épreuves du chapitre 6.1.

La Réunion commune s'est ralliée à l'interprétation du Sous-Comité d'experts de l'ONU du transport des marchandises dangereuses selon laquelle l'exemption prévue dans la disposition spéciale 375 est facultative. Cela signifie que les expéditeurs peuvent choisir d'appliquer toutes les dispositions même si la disposition spéciale d'emballage PP 1 de l'instruction d'emballage P 001 exempte les colis de moins de 5 litres des épreuves du chapitre 6.1. La Réunion commune a donc estimé que le libellé de la disposition spéciale était clair et ne nécessitait pas de modification.

Transport de neige carbonique (numéro ONU 1845) en tant qu'envoi

La section 5.5.3 renferme des dispositions spéciales applicables aux colis et aux wagons/véhicules et conteneurs contenant des matières présentant un risque d'asphyxie lorsqu'elles sont utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement. La neige carbonique (numéro ONU 1845) est un exemple d'une telle matière. Lors de son insertion dans le RID/ADR, il était prévu que la section 5.5.3 ne s'applique qu'au transport de marchandises non dangereuses auxquelles étaient adjointes des marchandises dangereuses à des fins de réfrigération ou de conditionnement. Or, dans le cadre des discussions, il a ensuite été constaté que certaines prescriptions au moins seraient applicables à la neige carbonique, de numéro ONU 1845, mais que la neige carbonique en tant qu'envoi serait complètement exemptée des prescriptions. Par conséquent, l'exemption totale a été levée pour la neige carbonique qui a été soumise aux prescriptions minimales de la section 5.5.3

Bien qu'il soit indiqué de manière générale au 5.5.3.1.1 que toutes les conditions de transport prescrites dans la section 5.5.3 s'appliquent pour le numéro ONU 1845, que la neige carbonique soit transportée en tant qu'agent de réfrigération ou de conditionnement ou en tant qu'envoi, des doutes sont apparus quant à l'application des prescriptions de marquage de la sous-section 5.5.3.4. Ces incertitudes proviennent du fait que la mention « agent de réfrigération » ou « agent de conditionnement » doit être ajoutée à la désignation officielle de transport, ce qui pourrait donner lieu à des conclusions erronées en cas de transport de neige carbonique en tant qu'envoi.

La Réunion commune a approuvé une proposition de la Suisse visant

à préciser dans les passages concernés de la section 5.5.3 que la disposition s'applique aussi au transport de neige carbonique en tant qu'envoi.

Rapports des groupes de travail informels

Transport de récipients à pression agréés par le ministère des transports des États-Unis d'Amérique

Le représentant de l'Association européenne des gaz industriels (EIGA) a informé la Réunion commune des derniers développements de la procédure réglementaire proposée aux États-Unis pour le transport international de récipients à pression. Celle-ci doit permettre le transport aux États-Unis de récipients à pression agréés dans un État partie au RID/ADR. En contrepartie, le transport entre le lieu d'entreposage provisoire à la fin de la chaîne de transport et le consommateur final de récipients à pression agréés aux États-Unis doit être autorisé dans une nouvelle sous-section 1.1.4.7. Jusqu'ici, ce transport n'était autorisé qu'au titre d'un accord particulier multilatéral selon l'ADR, prolongé à l'été 2019 et signé par dix États parties.

Selon le représentant des États-Unis, la procédure d'agrément officielle pourrait être achevée d'ici la mi-2020. La Réunion commune a décidé qu'elle reviendrait sur le libellé préparé par un groupe de travail pour la sous-section 1.1.4.7 lors d'une session ultérieure, dès qu'elle saura quand sera modifiée la réglementation aux États-Unis.

Groupe de travail informel des transports de déchets dangereux

La Fédération européenne des activités de la dépollution et de l'environnement (FEAD) dirige un groupe de travail informel chargé de

régler les problèmes d'application des prescriptions relatives aux marchandises dangereuses dans le cadre des transports de déchets dangereux.

Ce groupe de travail informel a établi une liste des questions devant être examinées à l'avenir, autour des grands axes suivants : classification, emballage, marquage, étiquetage, transport en vrac et en citernes, documents et formation.

La Réunion commune a recommandé d'inclure dans la liste le transport en vrac de récipients à pression usagés comme les aérosols et cartouches à gaz. Il a en outre été décidé que le groupe de travail informel devrait examiner en premier lieu les questions les plus importantes, susceptibles de déboucher sur des amendements aux éditions 2023 du RID, de l'ADR et de l'ADN, mais aussi des questions faciles à résoudre.

Groupe de travail informel sur la télématique : Lignes directrices pour l'application de la sous-section 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN

La sous-section 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN autorise le recours à l'échange de données

informatisées pour satisfaire aux prescriptions de documentation du chapitre 5.4 à condition que les procédures utilisées pour la saisie, le stockage et le traitement des données permettent de satisfaire aux exigences juridiques en matière de force probante et de disponibilité des données pendant le transport, de manière au moins équivalente aux documents papier.

Le groupe de travail sur la télématique a élaboré des lignes directrices établissant comment parvenir à cette équivalence, qui pourront être appliquées de manière volontaire et à chaque mode de transport séparément. Toutefois, si un État partie décide de les appliquer, il doit les appliquer dans leur totalité afin de garantir la disponibilité internationale des données.

La Réunion commune est convenue de transmettre les lignes directrices aux prochaines sessions du WP.15 et du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID et de prier la CEE-ONU et l'OTIF de les publier sur leurs sites internet respectifs après leur approbation. Le pictogramme signalant l'utilisation d'un document de transport électronique destiné au marquage des véhicules a été retouché en session :



Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN aura lieu du 16 au 20 mars 2020 à Berne. Elle aura pour principal objet de clore les travaux sur l'édition 2021 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

Jochen Conrad

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

(Vienne, 25-28 novembre 2019)

Dernière session du cycle biennal 2018-2019, la 11^e session du Groupe de travail permanent a eu pour principal objet le vote de tous les textes adoptés par la Réunion commune en 2018 et 2019 et par le Groupe de travail permanent lui-même en novembre 2018, ainsi que l'examen de nouvelles propositions de modifications pour l'édition 2021 du RID. Les conclusions des discussions du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » sur l'évaluation des risques des nouveaux très grands conteneurs-citernes pour le transport de marchandises dangereuses ont également été examinées. Le Groupe de travail permanent a de plus été informé de l'état d'avancement des travaux sur les prescriptions de construction et d'épreuve de l'annexe 2 au SMGS pour les wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm.

La 11^e session du Groupe de travail permanent s'est déroulée du 25 au 28 novembre 2019 à Vienne, sous la présidence de M^{me} Caroline Bailleux (Belgique). 20 États, l'Union européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que cinq organisations non gouvernementales y étaient représentés.

Harmonisation avec la 21^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Le Groupe de travail permanent a approuvé un document préparé par le Secrétariat avec tous les textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2018 et 2019 et par lui-même en novembre 2018. Il a de plus repris toutes les modifications supplémentaires adoptées deux semaines plus tôt par le groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU compétent pour l'ADR (WP.15) qui étaient également pertinentes pour les chemins de fer.

Le Groupe de travail permanent a en outre approuvé le rectificatif n° 2 à l'édition 2019 du RID qui entrera en vigueur parallèlement à un

rectificatif correspondant pour l'ADR.

Nouvelles propositions

Citernes du chapitre 6.8 RID/ADR dont le délai d'inspection a expiré

Les réservoirs doivent être soumis dans des délais définis à des épreuves intermédiaires comprenant une épreuve d'étanchéité et une vérification du bon fonctionnement des pièces d'équipement. L'épreuve intermédiaire peut être réalisée jusqu'à trois mois avant ou après la date fixée. Pour les citernes mobiles du chapitre 6.7, l'édition 2021 du RID va comporter une nouvelle disposition selon laquelle les citernes dont le délai d'épreuve intermédiaire autorisé a expiré ne pourront à nouveau être remplies et remises au transport qu'après une épreuve périodique incluant, en plus de l'épreuve d'étanchéité, une épreuve de pression hydraulique et l'examen de l'état intérieur et extérieur de la citerne.

Dans un document informel, la représentante de la Suisse a suggéré une discussion pour déterminer si une prescription semblable à celle introduite dans les nouveaux points 6.7.2.19.6.2, 6.7.3.15.6.2 et 6.7.4.14.6.2 du RID/

ADR 2021 devait être ajoutée dans le chapitre 6.8 du RID/ADR pour établir clairement les procédures à suivre en cas d'expiration du délai de trois mois après la date fixée pour l'épreuve intermédiaire du wagon-citerne.

Plusieurs délégations ont estimé que les procédures étaient déjà claires. En cas de dépassement du délai de trois mois, l'épreuve intermédiaire doit être rattrapée mais l'épreuve périodique, requise pour les citernes mobiles, n'est pas nécessaire. Pour les contrôles et épreuves suivants, c'est cependant la date initialement fixée pour l'épreuve intermédiaire qui reste déterminante.

Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

Le Groupe de travail permanent a été informé des conclusions de la 17^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » des 14 et 15 octobre 2019 à Ludwigshafen.

Très grands conteneurs-citernes

Depuis 2015, l'entreprise BASF utilise de très grands conteneurs

d'une capacité de 73 500 litres dont la charge utile peut atteindre jusqu'à 66 tonnes. Ces très grands conteneurs-citernes, dont la capacité de chargement correspond à deux conteneurs-citernes traditionnels ou à un wagon-citerne à bogies, sont chargés sur des wagons porte-conteneurs innovants équipés en particulier de tourillons renforcés, de tampons longue course et pour certains de freins à disque.

Après plusieurs discussions au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » et du Groupe de travail permanent, BASF s'est déclarée prête à procéder à une évaluation des risques dans le cadre de laquelle le nouveau système de très grands conteneurs-citernes chargés sur des wagons porte-conteneurs innovants a été comparé avec des conteneurs-citernes de 20 pieds chargés sur des wagons porte-conteneurs traditionnels et avec des wagons-citernes.

L'université technique de Berlin, chargée de l'évaluation des risques par BASF, a présenté les conclusions suivantes au groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » et au Groupe de travail permanent :

- la tenue de route selon la norme EN 14363 (Applications ferroviaires – Essais et simulations en vue de l'homologation des caractéristiques dynamiques des véhicules ferroviaires – Comportement dynamique et essais stationnaires) des wagons porte-conteneurs innovants chargés de très grands conteneurs-citernes est comparable en ligne droite, dans les virages et lors du triage par gravité à celle des wagons-citernes et wagons porte-conteneurs traditionnels chargés ;
- au cours des tests, aucune

oscillation dangereuse du contenu n'a été constatée, de sorte que la prescription du 4.3.2.2.4 (remplissage des conteneurs-citernes à au moins 80 % ou au plus 20 % de leur capacité) ne semble pas pertinente pour les conteneurs-citernes en transport ferroviaire ;

- aucun dommage n'a été constaté sur les tourillons renforcés tant pendant les essais de longue durée (transports entre Ludwigshafen et Schwarzheide ou Anvers, passage sur la bosse de triage) qu'après les essais de collision, de sorte que les tourillons renforcés semblent être adaptés pour tous les wagons porteurs ;
- après les tests par gravité, aucun dommage n'a été constaté sur les autres pièces et les wagons porte-conteneurs innovants chargés semblent donc adaptés au triage par gravité ;
- les très grands conteneurs-citernes chargés sur des wagons porte-conteneurs avec longerons externes offriraient une plus grande sécurité en cas de prise en écharpe avec percussion latérale d'un tel wagon par un wagon-citerne, car l'énergie est transférée par les longerons externes dans le tiers inférieur et par conséquent les contraintes sur le réservoir sont également réduites. Il en résulte un effet de levier plus faible, ce qui diminue le risque de renversement. Ainsi, le niveau de sécurité est même supérieur à celui du transport en wagons-citernes sans longerons externes ;
- les épaisseurs minimales de paroi étudiées dans l'évaluation des risques semblant n'avoir aucun effet sur la sécurité en cas de collision frontale, il n'est pas nécessaire de modifier les

prescriptions les concernant ;

- la distance minimale entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir prescrite pour les wagons-citernes au 6.8.2.1.29 du RID n'apporte aucun avantage en termes de sécurité par rapport aux très grands conteneurs-citernes, de sorte que cette prescription ne semble nécessaire ni pour les conteneurs-citernes traditionnels, ni pour les très grands conteneurs-citernes ;
- l'objectif de protection des dispositions spéciales TE 22 (dispositifs d'absorption d'énergie) et TE 25 (protection anti-chevauchement des tampons) pour les équipements pourrait être atteint en augmentant significativement la distance entre les tampons et les fonds de citernes.

Le Groupe de travail permanent a commencé par définir les conditions de publication de l'évaluation des risques, d'une part afin que les représentants des États puissent remplir leur obligation de garantir la sécurité du transport de marchandises dangereuses et soient en mesure d'examiner les conclusions, mais en protégeant d'autre part les données de construction mise à disposition par les fabricants des conteneurs-citernes et des wagons-porteurs innovants. Dans un premier temps, le résumé de l'évaluation des risques et la présentation de l'étude réalisée seront mis à disposition sur le site internet de l'OTIF. Un extrait du rapport technique de l'université technique de Berlin expliquant comment l'étude scientifique a été menée devra également être publié.

Pendant une discussion générale, les représentants des États ont de nouveau insisté sur le bon accueil fait à ce nouveau système de transport qui pourra participer à renforcer le trafic ferroviaire.

BASF a souligné que les très grands conteneurs-citernes étaient certes optimisés pour le transport par chemin de fer, mais qu'ils étaient également admis en trafic routier, en navigation intérieure et déjà partiellement en trafic maritime. Sur le site de BASF, ils sont déjà acheminés avec des véhicules autoguidés avant ou après un parcours ferroviaire. L'autorisation de ces véhicules autoguidés sur certaines routes publiques aux alentours des terminaux intermodaux est en cours d'examen avec les ministères et autorités compétents en Allemagne. La vitesse maximale des véhicules autoguidés n'étant que de 25 km/h, un transport routier sur plus de 30 km ne serait pas économiquement viable.

Les très grands conteneurs-citernes vides non nettoyés sont déjà acheminés sans restrictions par véhicules routiers traditionnels sur des voies publiques vers des installations de nettoyage ou des ateliers. En revanche, le transport des très grands conteneurs-citernes de 75 tonnes avec des véhicules routiers traditionnels n'est possible que dans des cas exceptionnels avec des autorisations spéciales des autorités compétentes.

L'utilisation en trafic maritime (p. ex. pour les transports vers les États-Unis d'Amérique et la Chine) est prévue mais n'a pas encore été mise en œuvre car les terminaux doivent être équipés de nouvelles grues pouvant soulever les très grands conteneurs-citernes.

Plusieurs représentants d'État ont attiré l'attention sur le fait que les conclusions de l'université technique de Berlin ne permettaient pas de dire que les prescriptions en vigueur ne devraient pas être modifiées. Les wagons porteurs innovants ont été construits selon des exigences plus poussées (tourillons renforcés, tampons longue

course) qui devraient figurer dans les prescriptions afin de garantir que les très grands conteneurs-citernes sont uniquement chargés sur des wagons porteurs avec ces caractéristiques de sécurité.

Il a également été souligné que l'analyse des risques s'était appuyée sur les très grands conteneurs-citernes et wagons porteurs innovants utilisés par BASF et leurs conditions actuelles d'exploitation. Ils ne sont ainsi passés que sur des bosses de triage avec freins de voie automatiques et les très grands conteneurs-citernes n'ont été chargés que dans des terminaux de transbordement particuliers dont le personnel a été spécialement formé pour que ces très grands conteneurs-citernes ne soient chargés que sur les wagons porteurs adéquats. Adapter les prescriptions permettra d'éviter que le système soit mis en place dans des conditions d'exploitation pour lesquelles la sécurité du système n'a pas été contrôlée.

Selon BASF en revanche, il ne serait pas nécessaire d'adapter les prescriptions dans la mesure où les différents essais et simulations ont montré que les très grands conteneurs-citernes étaient sûrs. De plus, les wagons porteurs avec longerons externes utilisés offrent une meilleure sécurité que certains types de wagons-citernes dépourvus de longerons externes. BASF concède toutefois que le marquage des wagons porteurs a bien dû être adapté pour qu'il soit possible de voir immédiatement si le wagon porteur est équipé de tourillons renforcés, cet élément étant déterminant dans le choix d'un wagon porteur adéquat.

L'Allemagne a présenté au Groupe de travail permanent une évaluation provisoire pour certains points de l'évaluation des risques. Ce document va encore être développé, puis il sera discuté dans le cadre d'une prochaine réunion

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

Le Groupe de travail permanent a décidé de clore deux points pour lesquels des différences avaient été constatées entre les prescriptions pour les conteneurs-citernes et les prescriptions pour les wagons-citernes lors des discussions au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ». Le premier concernait la fixation de constructions annexes soudées, le second la résistance à la pression des dispositifs de fermeture

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 actuellement de prescription correspondante pour les conteneurs-citernes.

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. Cette prescription n'existe pas non plus pour les conteneurs-citernes.

Ces deux exigences étant aujourd'hui également prises en compte lors de la construction de nouveaux conteneurs traditionnels, la Réunion commune RID/ADR/ADN a soumis une proposition pour éliminer les différences dans les prescriptions pour conteneurs-citernes et wagons-citernes.

Valeurs de résistance pour le calcul des wagons-citernes

À sa 10^e session, le Groupe de travail permanent a constaté que le nota n° 1 au point 6.8.2.1.2 devait être adapté. Aux fins du calcul des wagons-citernes selon

la norme EN 12663, les valeurs de résistance selon cette même norme et non selon la norme pour le calcul des citernes (EN 14025) devraient être utilisées concernant les sollicitations de la citerne. Les obligations des organismes notifiés selon les STI et PTU devraient également être clairement définies dans la procédure d'autorisation prévue par le RID.

Des propositions de solution pour la future organisation de la procédure d'autorisation ont été préparées en Allemagne dans le cadre d'un groupe de travail national et ont été soumises au groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (Ludwigshafen, 14 et 15 octobre 2019). Le groupe de travail national sur la conception future de la procédure d'autorisation des wagons-citernes RID a constaté que dans les normes EN 12663-2:2010 et EN 14025, les prescriptions de calcul et les cas de charge devant être considérés reposent sur des modèles très différents et ne devraient pas être mélangés. Il a également souligné que les organismes compétents pour les contrôles prévus dans les STI et PTU ne sont en règle générale pas accrédités pour le contrôle de la conformité aux prescriptions du RID. Le groupe de travail national est convenu que pour l'évaluation de la résistance des wagons-citernes, les points suivants devraient être pris en compte en plus des prescriptions des STI et PTU visées à la note de bas de page n° 1 du 6.8.2.1.2 :

- la superposition des cas de charge avec la pression maximale de service de la citerne,
- la plage de températures de service de la citerne,
- l'épaisseur minimale de paroi de la citerne,
- les dispositions spéciales

TE 22 et TE 25,

- le revêtement intérieur de la citerne.

Le groupe de travail national a estimé que les quatre premiers points devraient être complétés dans la norme EN 12663-2:2010 afin que tous les contrôles à effectuer soient couverts par le domaine d'accréditation des organismes compétents. En parallèle, il faudrait compléter la norme EN 14025 au sujet des méthodes d'épreuve appropriées pour la résistance des revêtements intérieurs.

Jusqu'à ce que les normes EN 12663-2:2010 et EN 14025 soient adaptées, le groupe de travail national a proposé de compléter le nota n° 1 au point 6.8.2.1.2 explicitant les exigences applicables.

Le texte proposé par le groupe de travail national a de nouveau été légèrement modifié par le Groupe de travail permanent mais n'a pas encore pu être adopté car le représentant de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a émis une réserve générale contre la modification du nota n° 1 au point 6.8.2.1.2. Les organismes notifiés ne devraient selon lui contrôler que la conformité aux spécifications techniques d'interopérabilité et à la directive sur l'interopérabilité. Les contrôles ne peuvent être étendus via une modification du RID.

En réponse, il a été souligné que les organismes notifiés devaient déjà à l'heure actuelle contrôler la conformité au RID et que le texte proposé servait simplement à préciser les tâches existantes.

Le Groupe de travail permanent devra revenir sur cette question à sa prochaine session.

Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS

Dès sa session de novembre 2018 (Cracovie, 21-23 novembre 2018), le Groupe de travail permanent a été informé des travaux entamés sur le nouveau chapitre 6.20 de l'annexe 2 au SMGS (voir également Bulletin 1/2019, p. 20). Toutes les prescriptions pour les wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm devraient y être transférées depuis le chapitre 6.8 actuel, de sorte que les chapitres 6.8 de l'annexe 2 au SMGS et du RID soient identiques dans leurs deux colonnes (pour les wagons-citernes et pour les conteneurs-citernes).

Le représentant de la Russie a fait le point en session sur l'état de ces travaux ainsi que sur les intéressantes questions apparues à leur occasion concernant les prescriptions de construction et d'épreuve pour les wagons-citernes pour voie normale. Le Groupe de travail permanent a recommandé au représentant de la Russie de transmettre la plupart de ces questions au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Voici quelques-unes des questions abordées :

Essais non destructifs des soudures

Lorsque le coefficient de résistance des soudures est de 0,9, les normes GOST prescrivent des essais non destructifs sur 50 % de la longueur de toutes les soudures longitudinales, tandis que selon le RID, 100 % de la longueur de toutes les soudures longitudinales doivent être contrôlés. Le représentant de la Russie a expliqué que cette divergence était due à une approche différente dans les prescriptions GOST concernées, le type de soudure et le mode de soudage y étant plus importants que l'étendue des contrôles non destructifs.

Intervalle entre les épreuves périodiques des wagons-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés

Le Groupe de travail permanent a été informé du projet de faire passer de 8 à 10 ans l'intervalle entre les épreuves périodiques des wagons-citernes pour l'écartement de voie de 1 520 mm destinés au transport de gaz liquéfiés. Il a considéré que cela ne posait pas de problème de sécurité. Certaines délégations ont même estimé qu'en raison de la corrosivité moindre des gaz liquéfiés, il pourrait être pertinent d'étendre l'intervalle entre les épreuves périodiques dans le RID également. Toutefois, étant donné que les épreuves intermédiaires ont lieu tous les quatre ans, une périodicité de 10 ans ne serait pas avantageuse du point de vue de l'exploitation puisque la citerne devrait à nouveau être soumise à une épreuve deux ans seulement après la dernière épreuve intermédiaire.

Disposition spéciale TE 22

Depuis 2019, la disposition spéciale TE 22 de l'annexe 2 au SMGS prévoit une valeur minimale d'absorption des éléments pour l'absorption d'énergie de 140 kJ par côté frontal du wagon pour les wagons-citernes avec attelage automatique. Cette valeur correspond aux prescriptions de la norme GOST 32913-2014 pour les éléments d'absorption d'énergie de la classe T3, qui sont applicables aux wagons-citernes destinés au transport de marchandises particulièrement dangereuses. En revanche, le RID prescrit une valeur minimale d'absorption de 130 kJ pour les éléments d'absorption d'énergie des wagons-citernes avec attelage automatique.

L'attention du Groupe de travail permanent a été attirée sur le fait que la disposition spéciale TE 22 était l'une des prescriptions du

RID appartenant au domaine de compétences du Groupe mixte d'experts pour la coordination. En effet, la question de l'absorption minimale d'énergie des éléments d'absorption d'énergie pour les wagons-citernes avec attelage automatique a été discutée à la dernière session du Groupe mixte (Berne, 9-10 septembre 2019) et des réserves ont à plusieurs reprises été émises quant à savoir si la valeur de 130 kJ, ou même 140 kJ, était appropriée pour les wagons-citernes avec attelage automatique, vu la valeur bien plus élevée de 800 kJ applicable pour les wagons-citernes conventionnels. Dans le cas des dispositions spéciales TE 22 et TE 25, il a par ailleurs été convenu que le RID ne définirait à l'avenir plus que les objectifs de protection pour les citernes et que les détails techniques apparaîtraient dans les STI et PTU. Cette question sera discutée à la prochaine session du Groupe mixte (Berne, 8 et 9 septembre 2020).

Ajout dans la disposition spéciale TE 14

La disposition spéciale TE 14 prescrit que toute isolation thermique directement en contact avec le réservoir doit avoir une température d'inflammation supérieure d'au moins 50 °C à la température maximale pour laquelle la citerne a été conçue.

Le représentant de la Russie a proposé un ajout visant à ce que la disposition spéciale TE 14 tienne également compte des wagons-citernes équipés d'une isolation thermique et d'un système de chauffage et utilisés par exemple pour le transport de soufre fondu (UN 2448) ou de brai liquide (UN 2810). Dans ces wagons-citernes, l'isolation thermique n'est pas en contact direct avec le réservoir, mais avec le système de chauffage.

Wagons-citernes pour le transport d'acide nitrique hautement concentré (UN 2031)

Le RID comporte des exigences divergentes pour les matériaux des emballages, des citernes mobiles et des réservoirs des wagons-citernes destinés au transport d'acide nitrique hautement concentré (UN 2031) contenant plus de 70 % d'acide. Alors qu'aucune exigence n'est définie concernant les matériaux pour les citernes mobiles, la virole et les fonds des fûts et bidons en aluminium doivent être en aluminium pur à 99 % au moins ou en alliage d'aluminium. Pour les réservoirs des wagons-citernes, la disposition spéciale TC 6 autorise uniquement l'utilisation d'aluminium d'une pureté égale ou supérieure à 99,5 %. Étant donné que les réservoirs en aluminium de ce degré de pureté doivent avoir des parois plus épaisses, il en résulte un désavantage économique pour la construction et l'utilisation de ces wagons-citernes.

Devant cet état de fait, le représentant de la Russie a proposé d'autoriser le transport d'acide nitrique hautement concentré dans des wagons-citernes dont les réservoirs sont en alliage d'aluminium, en s'appuyant sur des essais de recherche et en laboratoire réalisés dans son pays qui ont confirmé qu'en présence d'acide nitrique hautement concentré, la vitesse de corrosion des alliages d'aluminium était comparable à celle de l'aluminium d'une pureté égale ou supérieure à 99,5 %.

Divers

Équivalence des prescriptions des États-Unis relatives à la construction et aux épreuves des wagons-citernes

En mars 2014, l'OTIF et le

Secrétariat général du Conseil de coopération des États arabes du Golfe (SG-CCG) ont conclu un mémorandum d'accord pour préparer l'adhésion du CCG et de ses États membres à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et ainsi à son appendice C (RID). Les États membres du CCG sont le Royaume d'Arabie saoudite, le Royaume de Bahreïn, les Émirats arabes unis, l'État du Koweït, le Sultanat d'Oman et l'État du Qatar.

La plupart des lignes ferroviaires de la péninsule Arabique sont de nouvelles constructions. Aussi les États membres du Golfe ont-ils fait appel à différents consultants partout dans le monde pour pallier ce manque d'expérience.

Dans ce cadre, le Groupe de travail permanent a été informé que les Chemins de fer saoudiens (SAR) avaient passé il y a quelques années déjà des contrats pour la livraison de 1 500 wagons-citernes construits selon les normes nord-américaines. Or, étant donné que le RID ne comporte aucune prescription concernant l'équivalence entre les normes citées en référence dans le RID et d'autres normes, le Groupe de travail permanent a dû réfléchir à comment procéder dans ce cas, en gardant à l'esprit la stratégie de l'OTIF d'encourager l'adhésion de nouveaux États à la COTIF.

Le Groupe de travail permanent s'est entre autres demandé s'il serait pertinent de commander

une étude comparative des prescriptions relatives à la construction et aux épreuves des wagons-citernes du RID et des normes nord-américaines.

De l'avis des représentants du secteur, le système nord-américain n'est en rien équivalent au système européen, en raison de différences fondamentales quant à la longueur des trains, le poids des trains ou encore les attelages à tampon central, mais aussi de différences dans les prescriptions spécifiques aux marchandises dangereuses, comme l'absence des trois dispositifs de fermetures en série. En 2016, l'Allemagne avait déjà procédé à l'examen des prescriptions en vigueur aux États-Unis et au Canada pour la construction et l'équipement de wagons-citernes destinés au transport de liquides inflammables et analysé leur pertinence pour le RID. Il en était ressorti que les deux systèmes assuraient une sécurité suffisante mais qu'ils étaient toutefois difficilement comparables, en raison notamment des conditions différentes d'exploitation et d'infrastructure (p. ex. plage de températures extérieures).

En cas d'adhésion du CCG et de ses États membres à la COTIF, le Groupe de travail a considéré qu'il y aurait la possibilité de limiter l'utilisation des wagons-citernes construits selon les prescriptions nord-américaines aux transports régionaux ou nationaux en vertu des dérogations prévues dans la section 1.5.1. Les États concernés

devraient toutefois examiner s'il ne serait pas plus pertinent de suivre à l'avenir les prescriptions du RID, eu égard en particulier aux transports transfrontaliers entre les États du CCG et les autres États parties au RID.

Lignes directrices pour l'application de la sous-section 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN

Comme la Réunion commune RID/ADR/ADN avant lui en septembre 2019, le Groupe de travail permanent a adopté les lignes directrices pour l'application de la sous-section 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN, qui explique comment le document de transport de marchandises dangereuses peut être remplacé par un document de transport électronique afin d'assurer la disponibilité des données tant en cas de contrôle qu'en cas d'incident. Ces lignes directrices peuvent être consultées sur le site internet de l'OTIF.

Prochaine session

La douzième session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu les 25 et 26 mai 2020 à Berne.

Katarina Burkhard
Jochen Conrad

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2020

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
16-20 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN (ANNULÉE)	CEE-ONU	Berne - Suisse
31 mars - 2 avril	Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (REPORTÉ)	BMVI	Bonn - Allemagne
21-22 avril	3 ^e session du Groupe de travail d'experts juridiques (REPORTÉE)		Berne - Suisse
22 avril	3 ^e session de la Commission ad hoc sur la coopération (REPORTÉE)		Berne - Suisse
25-26 mai	12 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse
27 mai	56 ^e session de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse
16-17 juin	13 ^e session de la Commission d'experts techniques		Berne - Suisse
17-18 juin	40 ^e session du WG TECH		Berne - Suisse
25-26 juin	133 ^e session du Comité administratif		Berne - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2020

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
26 mars	Commission CIM (REPORTÉE)	CIT	Berne - Suisse
7-9 avril	Conférence de rédaction et de traduction de l'ADN	CCNR*	Strasbourg - France
15-16 avril	Réunion d'experts sur l'utilisation des lettres de voitures ferroviaires et sur les futurs travaux possibles de la CNUDCI sur les documents formant titres en transport multimodal	CNUDCI**	Vienne - Autriche
4-6 mai	Global Railway Workshop	OMD***	Bruxelles - Belgique
11-15 mai	108 ^e session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
18-20 mai	Gefahrgut-Tage	Süddeutscher Verlag	Munich - Allemagne
19-22 mai	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne

* CCNR - Commission centrale pour la navigation du Rhin

** CNUDCI - Commission des Nations unies pour le droit commercial international

*** OMD - Organisation mondiale des douanes

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2020

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
26-28 mai	60 ^e réunion mixte rail-douanes de la CER	CER	Vienne - Autriche
2-4 juin	7 ^e Conférence mondiale sur le fret ferroviaire (REPORTÉE)	UIC	Riga - Lettonie
10 juin	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
24-25 juin	Groupe de travail CIM	CIT	Berne - Suisse
29 juin - 8 juillet	57 ^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse
8 juillet	Présentation au European Training Centre for Railways (ETCR)	ETCR + ****	Bruges - Belgique
7-9 juillet	22 ^e session du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (GEURL)	CEE-ONU	Genève - Suisse
25-28 août	Groupe d'experts sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne

**** ETCR, Collège d'Europe et Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer



Chères lectrices, chers lecteurs,
Pour vous abonner au Bulletin des transports internationaux ferroviaires, la publication trimestrielle de l'OTIF, prière de bien vouloir envoyer un e-mail à l'adresse suivante : **media@otif.org**
Il est également possible de consulter le Bulletin sur le site internet de l'OTIF **www.otif.org**, sous l'onglet « Médias ».

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