



# Bulletin

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

128<sup>e</sup> année  
N°3/2020

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

## ACTUALITÉS OTIF

- 4 État du Protocole de Vilnius du 3 juin 1999 : information complète en ligne
- 4 Modification du RID
- 5 Vidéoconférence du Comité administratif de l'OTIF et décision par voie de procédure écrite
- 5 Réunion à distance pour le Protocole ferroviaire de Luxembourg
- 6 Le rapport d'activité 2019 est en ligne
- 7 Un bureau d'accueil pour la communauté internationale basée à Berne

## COTIF

- 8 Notifications du dépositaire

## TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 9 Webinaire de l'*International Railway Summit*
- 10 Le Secrétariat de l'OTIF et le projet EUMedRail
- 11 Colloque : les transports publics suisses sur le plan international

## ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE OTIF-COTIF

- 12 Le fonctionnement des organes de l'OTIF en cas de circonstances exceptionnelles

## TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 15 Nouvelles dispositions relevant des RU APTU et ATMF pour adoption par voie de procédure écrite
- 17 Projet de nouvelle PTU concernant la composition des trains et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire

## CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos

OTIF  
IRS Rail Webinars  
[Bern.com/ibwd](http://Bern.com/ibwd)

# ÉDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

« L'après COVID – Quelle nouvelle réalité pour les voyages ferroviaires ? » – Tel était l'intitulé d'un webinaire auquel j'ai eu la possibilité de participer début juin avec d'autres hauts représentants du transport international.

L'une des principales conclusions a été que pragmatiquement, le rail allait devoir mieux se préparer à des situations de crise comparables à l'avenir et qu'une certaine résilience de fond et des plans d'urgence proactifs seraient indispensables.

Ramené aux activités de l'OTIF, cela signifie que le mode de travail de l'Organisation,

basé sur les échanges internationaux et les réunions régulières, devra s'adapter aux nouveaux défis qui se posent, en particulier par suite des importantes restrictions de voyage. Aussi n'y aura-t-il probablement plus de voyages officiels traditionnels transcontinentaux jusqu'à nouvel ordre.

Heureusement, une analyse des règles applicables de l'OTIF et de ses organes a déterminé que la présence physique sur place à Berne n'était pas requise et que les travaux pouvaient être menés virtuellement à l'aide des plates-formes techniques disponibles.

Point positif, ce nouveau mode de travail permet aux États membres de l'OTIF même géographiquement distants de participer activement aux travaux.

Les efforts déployés pour la préparation de prescriptions internationales pour les véhicules relatives à la composition des trains et aux contrôles de compatibilité de l'itinéraire sont révélateurs de l'importance que revêt une poursuite rapide des travaux internationaux. La future architecture des registres et l'élaboration de dispositions internationales concernant les entités chargées de l'entretien des véhicules jouent également un rôle majeur dans le domaine technique.

La coopération avec la Commission européenne dans le cadre du projet EUMedRail, qui réunit régulièrement des États du pourtour méditerranéen pour discuter de questions concernant la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires et le transport des marchandises dangereuses, s'est avérée efficace.

Garantir l'adaptation en temps utile de la réglementation pour le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses en dépit de l'annulation des réunions requiert également de gros efforts de la part de toutes les organisations impliquées. Malgré l'annulation des sessions de la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars et de la Commission d'experts du RID en mai, les modifications 2021 au RID ont pu être notifiées à temps pour entrer en vigueur comme initialement prévu au 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Toutes ces questions seront abordées plus en détail dans ce numéro. Bonne lecture !

**Wolfgang Küpper**  
Secrétaire général

# ÉTAT DU PROTOCOLE DE VILNIUS DU 3 JUIN 1999 : INFORMATION COMPLÈTE EN LIGNE

Depuis le mois de juin 2020, le département juridique du Secrétariat de l'OTIF propose un nouveau document concernant l'état du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (COTIF 1999). Le document est en ligne sur le [site internet](#) de l'Organisation et disponible en

[français](#), [allemand](#) et [anglais](#).

Ce document détaille et liste par État membre :

- les signatures, ratifications, acceptations, approbations, adhésions et entrées en vigueur du Protocole de Vilnius,
- les réserves et déclarations,

- les non-approbations et objections à des modifications de la COTIF.

Ce document vient fusionner trois anciens documents ; il représente une synthèse complète et pratique pour une vue précise de l'application de la COTIF 1999.

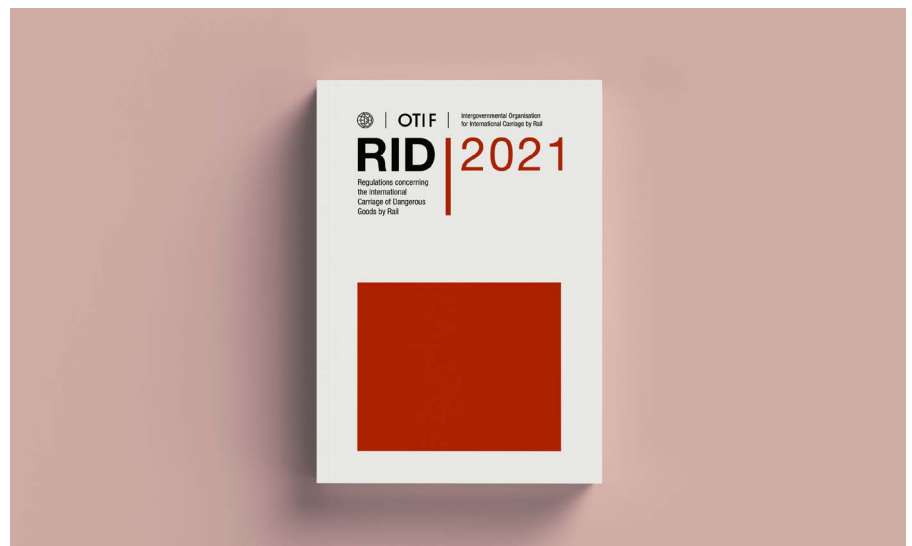
## MODIFICATION DU RID

Le 13 juin 2020 ont été approuvées les modifications au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) proposées pour une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021 (voir les textes adoptés [OTIF/RID/NOT/2021](#)).

La Commission d'experts du RID, qui devait approuver les modifications au RID préparées par son groupe de travail permanent, n'a pas pu se réunir en raison de la pandémie de la maladie à coronavirus (COVID-19). Ainsi, la demande d'approbation des modifications au RID s'est déroulée par voie de procédure écrite. Les 33 votes exprimés étaient tous en faveur de l'adoption des modifications proposées pour une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021 (voir la notification du dépositaire page 8 de ce Bulletin).

Veiller à ce que le RID reflète l'état actuel de la technique pour assurer le transport ferroviaire en sécurité de marchandises dangereuses constitue l'une des missions fondamentales de l'Organisation intergouvernementale

pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). La révision bisannuelle du RID permet de remplir cette mission.



# VIDÉOCONFÉRENCE DU COMITÉ ADMINISTRATIF DE L'OTIF ET DÉCISION PAR VOIE DE PROCÉDURE ÉCRITE

Comme suite à la propagation de la COVID-19 et aux mesures mises en place dans plusieurs États membres de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), la 133<sup>e</sup> session du Comité administratif de l'OTIF, prévue les 25 et 26 juin, a dû être annulée.

Aussi, conformément au Règlement intérieur du Comité administratif, le président du Comité, monsieur Krzysztof Kulesza, d'entente avec le Secrétaire général, monsieur Wolfgang Küpper, a décidé de soumettre à un vote par voie de procédure écrite les documents pour lesquels des décisions devaient être prises sans attendre la prochaine session. Ces documents

concernent les comptes de l'Organisation pour l'année 2019, le rapport de gestion financière 2019 ainsi que le rapport d'activité 2019.

Afin de préparer au mieux les décisions et documents, les délégués du Comité administratif ont pu se réunir pour en discuter lors d'une vidéoconférence le 25 juin 2020. Le Secrétaire général de l'OTIF et la chef du département de l'administration et des finances, madame Lunesterline Andriamahatahity, ont coordonné la réunion, interprétée dans les trois langues officielles de l'OTIF, depuis Berne en Suisse.

L'ensemble des délégués du Comité administratif ont répondu présents

et ont activement participé à la finalisation des documents soumis à l'approbation du Comité par voie de procédure écrite.

Fin juillet 2020, le résultat de la procédure écrite a été positif et le Comité administratif de l'OTIF a décidé d'approuver les comptes et d'adopter les documents précités.

Le Secrétariat remercie vivement les délégués pour leur participation et se félicite du bon déroulement de cette procédure extraordinaire.

## RÉUNION À DISTANCE POUR LE PROTOCOLE FERROVIAIRE DE LUXEMBOURG

Le 7 juillet 2020, une réunion à distance concernant le Protocole de Luxembourg a été organisée par le Secrétaire général de l'OTIF, monsieur Wolfgang Küpper. Ont participé à la réunion madame Lunesterline Andriamahatahity, chef du département de l'administration et des finances de l'OTIF, monsieur Peter Bloch, président du Groupe de travail sur la ratification (RTF) et co-président de la Commission préparatoire, monsieur Howard

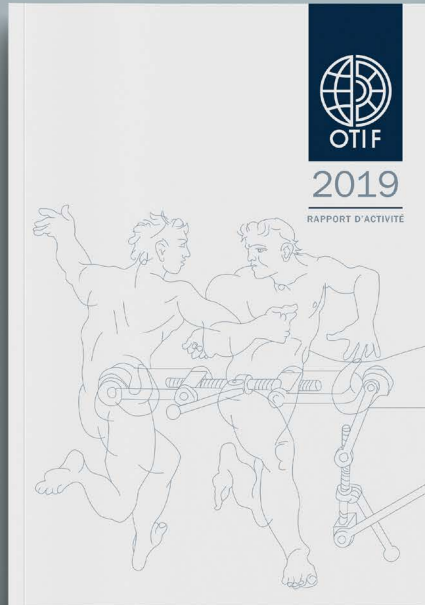
Rosen, président du Rail Working Group (RWG), et madame Anna Veneziano, secrétaire générale adjointe de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), dépositaire du Protocole de Luxembourg.

Il est clair que le processus de ratification souffre de la crise due à la pandémie de la COVID-19 et que la plupart des contacts et discussions ne se font plus qu'à distance pour cette année

2020. Cependant, les participants relèvent que le Protocole continue de susciter l'intérêt de davantage de pays et qu'il reçoit un accueil favorable en Europe et en Afrique.

Enfin, lors de la réunion, les participants ont rappelé que la désignation par l'OTIF des États qui seront membres de l'Autorité de surveillance s'effectuera selon les critères déjà approuvés par le Comité administratif de l'OTIF et en coordination avec UNIDROIT.

# LE RAPPORT D'ACTIVITÉ 2019 EST EN LIGNE



*Adopté par voie de procédure écrite par le Comité administratif de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), le rapport d'activité 2019 est consultable [en ligne](#).*

# UN BUREAU D'ACCUEIL POUR LA COMMUNAUTÉ INTERNATIONALE BASÉE À BERNE

Le Bureau d'accueil international de Bern Welcome a récemment été créé par la Ville de Berne, le Canton de Berne et le Département fédéral des affaires étrangères de la Confédération suisse.

Il a été conçu comme le point de contact privilégié des personnes venant de l'étranger et résidant à Berne qui travaillent dans un service diplomatique ou consulaire, une institution multilatérale ou une entreprise internationale. Sa vocation est d'informer et conseiller sur différentes thématiques : déménagement, logement, formation, famille, santé, événements, travail et loisirs.

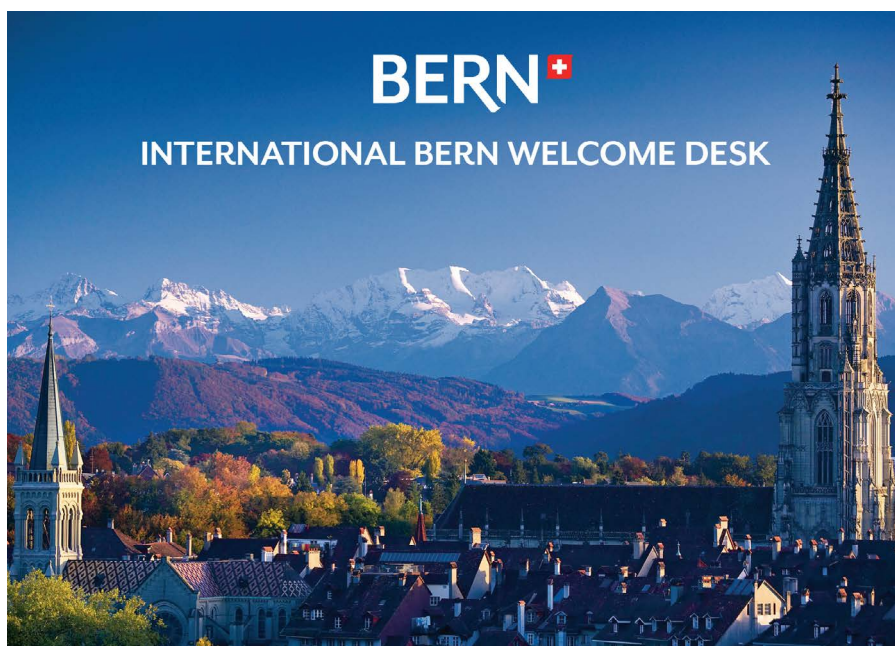
Le site internet du Bureau d'accueil existe en [français](#), en [allemand](#) et en [anglais](#).

Une telle offre, conjointe et facilement accessible, est particulièrement utile aux actuels

et futurs agents du Secrétariat de l'OTIF qui proviennent de différents pays et de différentes cultures.

Le Secrétaire général, M. Wolfgang Küpper, salue cette initiative qui

représente un complément fort utile aux relations formelles existantes entre l'OTIF, la Confédération suisse (État hôte), le Canton de Berne et la Ville de Berne.



# NOTIFICATIONS DU DÉPOSITAIRE

Depuis le 30 juin 2020 [Bulletin 2/2020](#)

<a href="#">NOT-20026</a>	03.09.2020	Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM
<a href="#">NOT-20025</a>	03.09.2020	Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV
<a href="#">NOT-20024</a>	03.09.2020	Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV
<a href="#">NOT-20021</a>	27.08.2020	Notification dépositaire. Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM
<a href="#">NOT- RID-20016</a>	01.07.2020	Modifications au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)



# WEBINAIRE DE L'INTERNATIONAL RAILWAY SUMMIT

Le 2 juin 2020, le Secrétaire général de l'OTIF, monsieur Wolfgang Küpper, a participé en tant qu'intervenant au webinaire organisé par le Sommet international du rail (*International Railway Summit*) et intitulé « *Post-COVID: what will be the new normal for rail travel* ».

Le panel de discussion était composé de madame Elisabeth Werner, directrice des transports

terrestres de la DG Mobilité et transports de la Commission européenne, monsieur François Davenne, directeur général de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), et madame Céline Fornaro, directrice générale et responsable de la recherche en actions industrielles européennes chez UBS.

La discussion était animée par monsieur Carlo Borghini, directeur

exécutif de Shift2Rail.

Les différents intervenants ont dû répondre à un certain nombre de questions qui se posent au secteur du rail depuis la levée de l'obligation de confinement. Est-ce que les voyageurs vont à nouveau prendre le train ? Quelles sont les conséquences du confinement à moyen et à long terme pour les opérateurs ferroviaires, les gouvernements et le secteur de l'approvisionnement ? Que peut-on apprendre de cette crise sanitaire ? Comment le secteur du rail va-t-il pouvoir poursuivre sa croissance observée ces dernières années ?

Le Secrétaire général de l'OTIF a rappelé l'importance d'un système ferroviaire plus résilient en cas d'urgence. Il a aussi souligné que pour mieux répondre à la crise, la coordination multilatérale était la clé.

[Voir le webinaire](#)

**IRS RAIL WEBINARS**

**Rail needs multilateral coordination to best respond to crisis.**

**Wolfgang Küpper**  
Secretary General  
Intergovernmental Organisation for International  
Carriage by Rail (OTIF)

#IRSRailWebinars

# LE SECRÉTARIAT DE L'OTIF ET LE PROJET EUMedRail

Depuis 2016, la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF établissent des synergies entre les ateliers organisés dans le cadre du projet pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires du partenariat Euromed (EUMedRail) et les activités de l'OTIF, de sorte que les participants puissent assister aux différents événements.

Les 2 et 3 mars 2020, le Secrétariat de l'OTIF a participé au séminaire EUMedRail sur le transport intérieur de marchandises dangereuses à Belgrade.

Plus récemment, le 15 juin 2020, Bas Leermakers, chef du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF, a participé à la réunion EUMedRail organisé par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

L'objectif était de donner des informations sur l'organisation, l'ordre du jour et la participation à la 40<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) qui allait avoir lieu la même semaine, les 17 et 18 juin 2020. Les États bénéficiaires du projet EUMedRail qui ne sont pas

membres de l'OTIF (Égypte, Israël, Libye, Palestine) ont été invités à participer à la réunion du WG TECH en tant qu'observateurs et à se joindre à tous les États membres invités.

C'est ainsi que les 17 et 18 juin 2020, des représentants de l'Égypte, d'Israël et de la Palestine ont participé en tant qu'observateurs à la 40<sup>e</sup> session du WG TECH.

L'ordre du jour et les documents de travail du WG TECH peuvent être librement consultés (en anglais uniquement) sur le site Internet de l'OTIF.

PAYS BÉNÉFICIAIRES DU PROJET EUMedRail	MEMBRES DE L'OTIF
Algérie	État membre
Égypte	
Israël	
Jordanie	Membre associé
Libye	
Liban	Qualité de membre suspendue
Maroc	État membre
Palestine	
Tunisie	État membre

pour les produits ferroviaires techniques, ainsi qu'un alignement opérationnel et institutionnel.

2. Les solutions de l'Union européenne promues par le projet EUMedRail sont pleinement compatibles avec la COTIF.
3. La COTIF offre un cadre juridique international complet pour :
  - les contrats de transport ferroviaire,
  - le transport ferroviaire des marchandises dangereuses,
  - la reconnaissance mutuelle des véhicules ferroviaires et services particuliers liés à ces véhicules, comme la maintenance.
4. Pour les États qui ne possèdent pas actuellement de liaisons ferroviaires internationales, la COTIF offre également des possibilités d'applications

## LA COOPÉRATION DE L'OTIF AU PROJET EUMedRail DE L'UNION EUROPÉENNE

Le projet d'Euromed pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (EUMedRail), financé par la Commission européenne, est un projet de coopération entre l'Union européenne et des pays du sud de la Méditerranée. Il est mené depuis 2018 par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. Son objectif est d'améliorer l'exploitation et l'efficacité du système de transport ferroviaire méditerranéen grâce à des

réformes réglementaires, à la formation et au dialogue avec les décideurs.

Il existe de fortes synergies et complémentarités entre le projet EUMedRail et l'évolution à long terme de l'OTIF. Le Secrétariat de l'OTIF a étroitement collaboré avec l'équipe responsable de la mise en œuvre du projet EUMedRail, en particulier pour expliquer les avantages d'une adhésion à l'OTIF et de l'application de la COTIF :

1. Harmoniser les approches entre les pays permettra des économies d'échelle

intermodales dans le cadre du RID et des CIM, par exemple lorsque des marchandises sont transportées par chemins de fer et par voie maritime

au titre d'un seul et même contrat.

5. Les États qui adhèrent à la COTIF peuvent ensuite prendre part au

développement de toutes ses dispositions juridiques.

## COLLOQUE : LES TRANSPORTS PUBLICS SUISSES SUR LE PLAN INTERNATIONAL

Le 2 juillet 2020, le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), monsieur Wolfgang Küpper, a participé au colloque de l'Union des transports publics (UTP) suisse, intitulé « Les transports publics suisses sur le plan international : collaboration de la Suisse avec l'UE et les organisations CIT et OTIF sises à Berne ».

Invité par le directeur de l'UTP, monsieur Ueli Stückelberger, le Secrétaire général de l'OTIF a présenté l'Organisation et les domaines d'application de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

(COTIF). Il a également souligné la coopération et la complémentarité qui existent entre le droit de l'OTIF et le droit de l'Union européenne (UE) pour un transport ferroviaire au-delà de l'UE. L'OTIF permet en effet d'assurer une interopérabilité tant juridique que technique pour un transport international sans discontinuité et la COTIF garantit la compatibilité avec le droit de l'UE.

Messieurs Cesare Brand, secrétaire général du Comité international des transports ferroviaires (CIT), Peter Füglistaler, directeur de

l'Office fédéral des transports de la Confédération suisse, et Luca Arnold, chef « Régulation et International » des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), ont également effectué des présentations et ont souligné l'importance de l'OTIF dans la coopération entre la Suisse et l'UE pour un transport international ferroviaire en sécurité et notamment sur les corridors de fret ferroviaires.

Le Secrétaire général de l'OTIF se félicite d'une telle participation.

**VÖV UTP**



Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

# LE FONCTIONNEMENT DES ORGANES DE L'OTIF EN CAS DE CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES

Le droit institutionnel de l'OTIF peut être interprété en ce sens qu'il permet la tenue de réunions présentielle et à distance ainsi que la prise de décision en réunion et par voie de procédure écrite en dehors des réunions. Le plein fonctionnement de l'Organisation et de la coopération entre ses États membres est donc garanti même en cas de circonstances exceptionnelles comme celles de la pandémie.

En conséquence de la pandémie de la maladie à coronavirus (COVID-19), les États membres de l'OTIF ont pris diverses mesures de prévention et de confinement pour la protection de la santé publique, y compris des mesures de limitation des voyages et rassemblements. Par conséquent, réunir un quorum et organiser des réunions « normales » (présentielles) est devenu impossible ou très difficile.

Il est cependant nécessaire d'assurer le plein fonctionnement de l'Organisation même si les circonstances extraordinaires perdurent, avec les contraintes et incertitudes qui en découlent. À cette fin, deux ensembles réglementaires doivent être analysés : la COTIF et les règlements intérieurs des différents organes. Dans les deux cas, il convient de distinguer d'un côté ce qui appartient aux règles formelles et exige une procédure de modification formelle, de l'autre ce qui relève de la pratique et des méthodes de travail usuelles et peut être ajusté.

## La COTIF

Constituant un traité au sens de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités [voir article 2, § 1, lettre a)], la COTIF a par ailleurs créé un sujet de droit international (l'OTIF) auquel a été confiée la tâche de réaliser certains buts communs dans le domaine du transport international ferroviaire.

Par conséquent, la COTIF en tant qu'acte constitutif d'une organisation internationale est un traité de type particulier.

Pour définir des règles d'interprétation applicables à la COTIF, il y a lieu de se référer à l'avis consultatif de la Cour internationale de justice du 8 juillet 1996 sur la licéité de l'utilisation des armes nucléaires par un État dans un conflit armé, et en particulier à son paragraphe 19 :

*« D'un point de vue formel, les actes constitutifs d'organisations internationales sont des traités multilatéraux, auxquels s'appliquent les règles bien établies d'interprétation des traités. [...] Mais les actes constitutifs d'organisations internationales sont aussi des traités d'un type particulier ; ils ont pour objet de créer des sujets de droit nouveaux, dotés d'une certaine autonomie, auxquels les parties confient pour tâche la réalisation de buts communs. De tels traités peuvent poser des problèmes d'interprétation spécifiques en raison, notamment, de leur caractère à la fois conventionnel et institutionnel ; la nature même de l'organisation créée, les objectifs qui lui ont été assignés par ses fondateurs, les impératifs liés à l'exercice effectif de ses fonctions ainsi que sa pratique propre, constituent autant d'éléments qui peuvent mériter, le cas échéant, une attention spéciale au moment d'interpréter ces traités constitutifs.*

*Conformément à la règle coutumière d'interprétation qui a trouvé son expression à l'article 31 de la convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, les termes d'un traité doivent être interprétés "dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but" et il doit être "tenu compte, en même temps que du contexte : [...] [d]e toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité". »*

Aux termes de la COTIF, le but de l'Organisation est de « favoriser, améliorer et faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire » (article 2, § 1, de la COTIF). La structure et le fonctionnement de l'Organisation sont définis au titre III (articles 13 à 24) de la COTIF.

L'article 13, § 1, de la COTIF liste les organes qui assurent le fonctionnement de l'Organisation. Son § 2 prévoit de plus que l'Assemblée générale peut également décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques. Pour ce qui est du fonctionnement des organes, la COTIF ne définit que des règles fondamentales comme celles concernant la composition, le quorum, la prise de décision et la représentation d'un État membre par un autre État membre. Toutes les règles de procédure pour la mise en œuvre des dispositions de base de la Convention doivent être définies par chaque organe dans

son règlement intérieur.

En règle générale, la COTIF ne définit ni le lieu des réunions des organes de l'OTIF, ni leur format (réunions présentielles ou à distance), à une exception près : « Sauf décision contraire, le Comité [administratif] se réunit au siège de l'Organisation. » (article 15, § 8, COTIF).

Pour la détermination du quorum et les règles concernant la prise de décision, la COTIF fait référence aux États membres représentés (article 14, § 4 et 6, article 15, § 6 et 7, article 16, § 4, article 17, § 2, article 18, § 2, article 19, § 2, et article 20, § 2, de la COTIF). Eu égard au fait que la COTIF offre la possibilité pour un État membre / un membre de se faire représenter par un autre État membre / un autre membre (article 14, § 4, article 15, § 6, et article 16, § 3, de la COTIF), le sens de « représenter » n'est pas restreint à la présence physique à une réunion au nom d'un État membre.

Les dispositions susvisées de la Convention interprétées selon le sens ordinaire des mots utilisés, dans leur contexte et à la lumière de l'objet et du but de la Convention, doivent être lues comme autorisant les organes de l'OTIF à se réunir et à prendre des décisions dans le cadre non seulement de réunions présentielles, mais aussi de réunions à distance (téléconférences) et par voie de procédure écrite.

## Les règlements intérieurs

Le règlement intérieur de chaque organe établit les règles détaillées pour l'organisation et la conduite des discussions et pour la prise de décision en son sein : règlement intérieur de l'*Assemblée générale* (version actuelle applicable depuis le 25 septembre 2018), règlement intérieur du *Comité*

*administratif* (version actuelle applicable depuis le 1<sup>er</sup> février 2016), règlement intérieur de la *Commission de révision* (version actuelle applicable depuis le 27 février 2018), règlement intérieur de la *Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses* (version actuelle adoptée le 30 mai 2018), règlement intérieur de la *Commission d'experts techniques* (version actuelle applicable depuis le 11 février 2009), règlement intérieur de la *Commission ad hoc sur la coopération* (version actuelle applicable depuis le 27 mars 2019), règlement intérieur de la *Commission de la facilitation ferroviaire* (version actuelle applicable depuis le 16 novembre 2010) et règlement intérieur du Groupe de travail d'experts juridiques (version actuelle applicable depuis le 26 mars 2019).

Avant de procéder à une analyse des dispositions pertinentes des règlements intérieurs (droit dérivé de l'OTIF), il convient de déterminer quelles sont les règles d'interprétation applicables. Le droit dérivé (divers instruments juridiques comme les règlements intérieurs, résolutions, décisions, etc.) découle du droit primaire (traités) et est adopté au sein du cadre institutionnel d'une organisation. La Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969 et la Convention de Vienne sur le droit des traités entre États et organisations internationales ou entre organisations internationales de 1986 s'appliquent uniquement aux traités. Toutefois, les règles d'interprétation dans les conventions de Vienne expriment le droit coutumier et s'appliquent par analogie à l'interprétation du droit dérivé des organisations internationales, du fait de la nature juridique particulière du droit dérivé. Enfin, il existe un large éventail d'interprétations authentiques par des organes ayant adopté un instrument dérivé particulier (voir l'avis consultatif de la Cour

internationale de justice du 22 juillet 2010 « Conformité au droit international de la déclaration unilatérale d'indépendance relative au Kosovo », concernant l'interprétation des résolutions du Conseil de sécurité, en particulier le paragraphe 94).

Les règlements intérieurs faisant partie de l'ordre juridique de l'OTIF sont adoptés par chaque organe de manière indépendante. Ces règles ont exclusivement un effet juridique interne au sein de l'Organisation. Leur procédure d'adoption diffère considérablement de l'adoption d'un traité ou de modifications à un traité. Les règlements intérieurs sont contraignants pour tous les membres d'un organe, quel qu'ait été leur vote. L'objectif des règlements intérieurs est, en général, de garantir le fonctionnement des organes, et en particulier la bonne tenue des débats et l'équité pour tous les participants.

À la lumière de l'objet et du but de la COTIF et des règlements intérieurs des organes de l'OTIF, ces derniers doivent être interprétés et appliqués de telle façon que l'Organisation reste capable d'exercer ses fonctions lorsque les circonstances changent, en particulier d'assurer la continuité de la coopération entre ses membres. Les règlements intérieurs des différents organes de l'OTIF comportent d'importantes divergences, qui ne découlent que partiellement de dispositions de la Convention. Toutefois, une analyse détaillée de chaque disposition n'est pas nécessaire et sera donc omise ici.

En règle générale, les règlements intérieurs des organes de l'OTIF énoncent que les convocations doivent indiquer un lieu. Il n'est précisé que pour l'Assemblée générale et le Comité administratif que ce lieu est le siège de l'Organisation sauf décision contraire. Eu égard aux

technologies de l'information et de la communication modernes, le « lieu » d'une réunion peut signifier un endroit physique, mais aussi virtuel grâce aux outils de téléconférence.

En règle générale, les règlements intérieurs des organes de l'OTIF énoncent qu'aux fins de la détermination du quorum, les États membres (ou les membres) doivent être représentés. Le règlement intérieur du Comité administratif indique « présents ou représentés ». Il n'y a que pour la Commission d'experts techniques qu'il est précisé « représentés dans la salle ». Comme mentionné, « être représenté » n'implique pas de présence physique, puisque la participation à distance permet également la représentation. Il en va de même pour « être présent ». Le mot « salle » pourrait désigner une salle de réunion aussi bien physique que virtuelle.

Les règlements intérieurs des organes de l'OTIF permettent la

prise de décision par procédure écrite en dehors d'une réunion. La seule exception est l'Assemblée générale, la procédure écrite n'étant pas expressément prévue. Toutefois, dans des circonstances exceptionnelles, l'Assemblée générale peut également prendre des décisions par voie de procédure écrite.

Les règlements intérieurs des organes de l'OTIF peuvent être interprétés comme autorisant l'organisation de réunions à distance. De plus, la prise de décision par voie de procédure écrite, même lorsqu'elle n'est pas expressément prévue, est également possible. Toutefois, la tenue de réunions à distance dans le cadre des règlements intérieurs existants est une question d'interprétation par les différents organes, chacun devant l'accepter séparément.

Enfin, quel que soit la forme particulière que prend la réunion

d'un organe de l'OTIF, les règles définies dans les règlements intérieurs doivent être appliquées, en plus de celles établies dans la Convention.

## Conclusions

La Convention et les règlements intérieurs des organes de l'OTIF peuvent être interprétés comme autorisant l'organisation de réunions présentielles et à distance. Dans le cas de réunions à distance, toutes les règles concernant les pouvoirs, le quorum, le vote, la procédure, etc. restent inchangées et applicables. Les organes de l'OTIF peuvent prendre des décisions par voie de procédure écrite, comme cela est expressément (commissions et groupes de travail) ou implicitement (Assemblée générale) prévu dans les règlements intérieurs.

**Aleksandr Kuzmenko**



# NOUVELLES DISPOSITIONS RELEVANT DES RU APTU ET ATMF POUR ADOPTION PAR VOIE DE PROCÉDURE ÉCRITE

Tous les ans en juin, la Commission d'experts techniques (CTE) donne la possibilité aux États membres de décider de l'adoption de prescriptions techniques uniformes (PTU), de la validation de normes techniques ainsi que de l'adoption de dispositions concernant l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui relèvent des RU APTU et des RU ATMF.

Cette année, cinq textes juridiques avaient été préparés pour être soumis pour décision à la 13<sup>e</sup> session de la CTE

## LA PRISE DE DÉCISION PAR LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES (CTE)

La décision d'adopter des textes juridiques relevant des RU APTU et RU ATMF peut être prise de deux façons : en réunion ou via un vote par voie de procédure écrite.

En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et de l'article 6 des RU APTU (appendice F à la COTIF), la CTE est compétente pour prendre des décisions sur l'adoption d'une prescription technique uniforme (PTU) ou d'une disposition modifiant une PTU.

En vertu de l'article 20, § 1, lettre e), de la COTIF et de l'article 15, § 2, des RU ATMF, la Commission d'experts techniques est compétente pour adopter et modifier les règles sur la certification et l'audit des entités chargées de l'entretien (ECE).

En vertu de l'article 20, § 1, lettre e), de la COTIF et de l'article 13, § 1, 4 et 5, des RU ATMF, la CTE est compétente pour prendre des décisions concernant l'architecture technico-fonctionnelle des registres.

En raison de la pandémie de coronavirus, des circonstances

exceptionnelles prévalent dans de nombreux pays de l'OTIF, avec notamment des restrictions concernant les voyages à l'étranger ou une quarantaine imposée au retour de l'étranger. Par conséquent, la 13<sup>e</sup> session de la CTE n'a pas pu avoir lieu.

Repousser l'adoption des textes à juin 2021 aurait eu pour résultat que les cinq textes juridiques ne seraient entrés en vigueur qu'à la fin 2021 ou début 2022. Or, un tel délai aurait pu avoir des répercussions négatives sur l'exploitation et le trafic ferroviaires internationaux.

En conséquence, le Secrétariat et le président de la 12<sup>e</sup> session de la CTE (Suisse) ont décidé de lancer un vote par voie de procédure écrite. Les États membres ont pu procéder à un dernier examen des propositions pendant la 40<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), organisée sous forme d'une réunion à distance les 17 et 18 juin.

Aux termes de l'article 16, § 1, de la COTIF, les États membres habilités à voter sont ceux qui n'ont pas fait de déclaration de non-application de l'appendice F (RU APTU) et de l'appendice G (RU ATMF) en vertu de l'article 42, § 1, de la COTIF.

La lettre circulaire et les documents soumis au vote par voie de procédure écrite peuvent être librement consultés sur le [site Internet](#) de l'OTIF.

**Les États membres ont jusqu'au mercredi 30 septembre 2020 pour soumettre leur vote.**

Les cinq propositions pour décision sont résumées ci-après :

### PTU concernant le bruit du matériel roulant (PTU Bruit)

La PTU Bruit modifiée propose le concept des « itinéraires moins bruyants » pour les lignes ferroviaires sur lesquelles le bruit du fret ferroviaire devrait être réduit. Celui-ci permettra aux États d'interdire l'utilisation de wagons bruyants sur certaines lignes et d'encourager l'utilisation de wagons conformes aux exigences concernant les émissions sonores réduites, protégeant ainsi l'environnement et la santé publique.

Avec l'entrée en vigueur de cette PTU, les États parties devront fournir d'avance des informations sur l'existence et l'emplacement des itinéraires moins bruyants qu'ils ont désignés, afin de faciliter la composition des trains. Il est présumé que les États parties qui ne notifient pas d'itinéraires moins bruyants continuent d'accepter les

wagons existants qui ne satisfont pas aux exigences modernes concernant le bruit.

#### PTU concernant les wagons de marchandises (PTU Wagons)

Les modifications à la PTU Wagons ont pour principal objet de l'adapter aux évolutions juridiques et progrès techniques récents. Les changements incluent :

- 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,
- de nouvelles règles applicables lorsque des wagons ou types de wagons existants sont modifiés, y compris des règles déterminant si une nouvelle admission au trafic international est requise par suite des modifications.

De plus, une mise à jour de la procédure eu égard aux compétences de la CTE et du Secrétaire général concernant

l'utilisation de « solutions innovantes » pour les wagons est proposée.

#### PTU concernant le marquage des véhicules ferroviaires (PTU Marquage)

Les modifications à la PTU Marquage sont d'ordre rédactionnel et clarifient la procédure d'attribution d'un numéro unique de véhicule. Les modifications incluent également des exigences améliorées pour le marquage du détenteur de véhicule (MDV). Le marquage correct du véhicule est important pour l'identification du véhicule et de son détenteur, ainsi que pour indiquer dans quels États le véhicule est admis à l'exploitation.

#### Révision intégrale des règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (règles ECE)

Par rapport aux règles ECE existantes, les dispositions proposées étendent la portée de la certification au-delà des seuls wagons de marchandises. Il est proposé comme principe que les ECE de tous les types de véhicules soient certifiées, bien que quelques

exceptions soient prévues.

#### Révision intégrale des spécifications relatives aux registres des véhicules

Les spécifications relatives aux registres des véhicules doivent être mises à jour pour refléter les évolutions juridiques et progrès techniques récents. Elles définissent et harmonisent le contenu des données, le format des données et les droits d'accès pour les registres de véhicules, de sorte que les données relatives aux véhicules puissent être plus facilement consultées par les utilisateurs autorisés et échangées entre les registres. Les spécifications tiennent également compte du nouveau registre européen des véhicules (REV) centralisé établi par l'Union européenne.

#### Département de l'interopérabilité technique



# PROJET DE NOUVELLE PTU CONCERNANT LA COMPOSITION DES TRAINS ET LES CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ DE L'ITINÉRAIRE

À la 40<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent sur la technique de l'OTIF (WG TECH, 16-17 juin 2020), le Secrétariat a présenté pour examen un premier projet de possible future prescription technique uniforme concernant la composition des trains et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire. Dans quel cadre et pour quelles raisons cette nouvelle PTU a-t-elle été élaborée ?

Les Règles uniformes APTU et ATMF établissent les règles et procédures selon lesquelles les véhicules peuvent être admis à l'utilisation en trafic international (voir également [Bulletin 2/2020](#)). Pour permettre l'innovation, optimiser les véhicules pour des lignes ou activités particulières et offrir une certaine flexibilité pour les besoins des entreprises, les règles techniques pour les véhicules sont autant que possible fonctionnelles, sans imposer de solutions techniques particulières. En conséquence, les caractéristiques techniques des véhicules, comme la charge maximale à l'essieu, le gabarit et la vitesse d'exploitation maximale, peuvent varier. L'utilisation correcte et sûre des véhicules relève de la responsabilité des entreprises ferroviaires. Il importe donc qu'avant d'utiliser un véhicule, les entreprises ferroviaires s'assurent premièrement que celui-ci est compatible avec le train dans lequel il sera intégré et deuxièmement que le train est compatible avec les lignes sur lesquelles il circulera.

## Historique

L'élaboration de règles concernant la composition des trains et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire a une histoire particulière à l'OTIF.

À sa 5<sup>e</sup> session (Berne, 23-24 mai 2012), la Commission d'experts

techniques (CTE) a conclu que la mise au point de règles de l'OTIF dans le domaine de la gestion de la sécurité était nécessaire et a chargé son groupe de travail permanent (WG TECH) de préparer des propositions. À cette fin, celui-ci a institué à sa 17<sup>e</sup> session (Berne, 4-5 septembre 2012) le sous-groupe ad hoc sur la sécurité qui s'est réuni à trois reprises en 2012-2013. L'objectif du sous-groupe était d'analyser les besoins et possibilités en termes d'établissement de certains principes de gestion de la sécurité dans la réglementation de l'OTIF. Le sous-groupe ad hoc sur la sécurité a fait rapport à la 6<sup>e</sup> session de la CTE (Genève, 12-13 juin 2013) et noté dans ses conclusions (document A 92-04/2.2012\_v05, [consultable ici](#)) :

*« Le projet de PTU/STI WAG révisée ne prévoit pas d'harmonisation obligatoire de la fonctionnalité et de la compatibilité des interfaces entre les wagons, comme le système d'accouplement et le système de freinage. La PTU/STI couvre entièrement la sécurité de ces interfaces, dans la mesure où il est possible d'exploiter le wagon en toute sécurité en l'utilisant selon les conditions et limites d'utilisation définies dans le dossier technique. Cela ne signifie pas que chaque wagon peut être exploité en combinaison avec tous les autres wagons. Au moment de la composition*

*du train et du chargement, les conditions et limites d'utilisation de chacun des véhicules doivent être claires et respectées et les exigences applicables au train satisfaites. »*

Le sous-groupe ad hoc sur la sécurité a recommandé :

- premièrement, de réviser la PTU Wagons, y compris les dispositions relatives à la composition des trains et à l'utilisation des wagons ;
- deuxièmement, de réfléchir à toutes les modifications nécessaires aux Règles uniformes ATMF et à leur rapport explicatif ;
- troisièmement, de réfléchir à l'élaboration d'une PTU Exploitation.

La CTE a appuyé les conclusions et recommandations du sous-groupe ad hoc sur la sécurité. Les actions suivantes ont été menées pour mettre en œuvre ces recommandations.

Premièrement, l'appendice I à la PTU Wagons a été élaboré. Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014, ce nouvel appendice renferme des dispositions devant être appliquées par les entreprises ferroviaires à la composition des trains et à l'utilisation des wagons. La PTU LOC&PAS entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015 contient elle aussi des dispositions similaires dans

son appendice K. Ces deux appendices aux PTU reposent sur la STI Exploitation de l'Union européenne (décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012) et sont compatibles avec elle.

Deuxièmement, les Règles uniformes ATMF ont été révisées par la Commission de révision à sa 25<sup>e</sup> session (Berne, 25-26 juin 2014), avec en particulier l'ajout du nouvel article 15a concernant la composition et l'exploitation des trains. Les textes révisés sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015.

Les Règles uniformes APTU ont ensuite également été révisées par la Commission de révision, à sa 26<sup>e</sup> session (Berne, 27-28 février 2018), avec l'ajout à l'article 8, § 4, d'une disposition précisant que les PTU doivent « *indiquer les paramètres des véhicules et des sous-systèmes fixes devant être vérifiés et les procédures à appliquer afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils doivent être exploités* ». Les Règles uniformes APTU révisées sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2019.

Ces développements ont fourni une base juridique solide pour la mise en œuvre de la troisième recommandation du sous-groupe ad hoc sur la sécurité visant l'élaboration d'une PTU couvrant les exigences d'exploitation pour l'utilisation correcte des véhicules, et en particulier la composition des trains et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire. La future adoption d'une PTU concernant la composition des trains et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire constituera donc la dernière étape de la mise en place de dispositions harmonisées pour l'utilisation en sécurité des véhicules, commencée en 2012.

## L'élaboration d'une nouvelle PTU

À la demande du WG TECH, le Secrétariat de l'OTIF a commencé début 2020 à préparer une nouvelle PTU concernant la composition des trains et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire. Le projet de nouvelle PTU diffère de la plupart des autres PTU en cela qu'il n'est pas basé sur une seule spécification technique d'interopérabilité (STI) de l'Union européenne, mais regroupe un nombre limité de paramètres de deux textes juridiques différents de l'UE, à savoir la STI Exploitation et gestion du trafic (règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019) et les spécifications du registre d'infrastructure (règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019).

Le projet de nouvelle PTU couvre deux objets différents :

- la composition des trains, c'est-à-dire le processus par lequel, sur la base du dossier technique de chaque véhicule, l'entreprise ferroviaire prépare le train pour l'exploitation et s'assure que tous les véhicules du train et le train dans son ensemble satisfont aux exigences essentielles telles que la sécurité, la fiabilité, la disponibilité, la protection de la santé, la protection de l'environnement, la compatibilité technique et l'accessibilité ;
- les contrôles de compatibilité de l'itinéraire, grâce auxquels les entreprises ferroviaires s'assurent, sur la base des informations sur l'itinéraire fournies par les gestionnaires d'infrastructure, qu'un train dans son ensemble et chacun de ses véhicules individuellement sont compatibles avec l'itinéraire sur lequel elles prévoient de le faire circuler.

Les paramètres de la nouvelle PTU permettraient d'harmoniser la mise en œuvre et la bonne application des dispositions des ATMF, en particulier leur article 6, § 2, et leur article 15a, qui fixent les responsabilités des entreprises ferroviaires lors de l'utilisation de véhicules en trafic international. Une telle harmonisation faciliterait l'exploitation internationale des trains en réduisant ou évitant les procédures doubles pour les entreprises ferroviaires au moment de la composition des trains et des contrôles de compatibilité avec les itinéraires qu'ils emprunteront.

Le projet de nouvelle PTU est basé sur la STI Exploitation, mais ne la reprend pas dans son intégralité car certains de ses points ne sont pas pertinents dans le champ d'application des Règles uniformes ATMF. Par exemple, le projet de nouvelle PTU ne traite ni de la circulation même des trains, ni de la certification de la sécurité et de l'octroi de licences aux entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure étant donné que ces questions ne relèvent pas des Règles uniformes APTU et ATMF, mais des futures Règles uniformes EST adoptées par l'Assemblée générale à sa 13<sup>e</sup> session (Berne, 25-26 septembre 2018). L'entrée en vigueur des Règles uniformes EST est toujours en instance d'approbation par deux tiers des États membres ; aussi, jusqu'à cette entrée en vigueur, ces points resteront soumis au droit applicable dans chaque État partie.

Il est prévu que la PTU concernant la composition des trains et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire remplace l'appendice I de la PTU Wagons 2014 et l'appendice K de la PTU LOC&PAS 2015. Le nouveau projet de PTU Wagons (proposition pour adoption en juin 2020) et le projet de PTU LOC&PAS (projet de document de travail du WG TECH 40 de juin 2020) font référence aux contrôles

de compatibilité de l'itinéraire par lesquels les entreprises ferroviaires contrôlent tous les paramètres pertinents des wagons pour s'assurer de leur compatibilité avec l'itinéraire sur lequel ils seront utilisés.

### **Calendrier**

Après un premier examen à la 40<sup>e</sup> session du WG TECH en

juin 2020, le projet de nouvelle PTU concernant la composition des trains et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire sera réexaminé à la 41<sup>e</sup> session (9-10 septembre 2020, réunion à distance) et à la 42<sup>e</sup> session (17-18 novembre 2020) du WG TECH. Le projet pourra ensuite être soumis pour adoption à la Commission d'experts techniques prévue les 15 et 16 juin 2021. Si elle est adoptée par la Commission d'experts

techniques, la PTU concernant la composition des trains et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire devrait entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

### **Bas Leermakers**

# CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2020

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
6-7 octobre	Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »		Berne - Suisse (VIDÉOCONFÉRENCE)
20 octobre	3 <sup>e</sup> session de la Commission ad hoc sur la coopération		Berne - Suisse (VIDÉOCONFÉRENCE)
20-22 octobre	3 <sup>e</sup> session du Groupe de travail d'experts juridiques		Berne - Suisse (VIDÉOCONFÉRENCE)
3-4 novembre	133 <sup>e</sup> session du Comité administratif		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
17-18 novembre (à confirmer)	WG TECH 42		Berne - Suisse (VIDÉOCONFÉRENCE)
23-26 novembre	12 <sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse (VIDÉOCONFÉRENCE)

## ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2020

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
22 septembre	Groupe de travail sur la STI ATF (réunion de lancement)	ERA*	(VIDÉOCONFÉRENCE)
24 septembre	Groupe d'experts sur le 4 <sup>e</sup> paquet ferroviaire	DG MOVE**	(VIDÉOCONFÉRENCE)
28-30 septembre	22 <sup>e</sup> session du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (GEURL)	CEE-ONU	Genève - Suisse
29 septembre	Groupe de travail thématique « Fret – Attelages automatiques numériques »	ERA*	(VIDÉOCONFÉRENCE)
30 septembre	Plate-forme de l'UE sur le transport international ferroviaire de voyageurs	Commission européenne	(VIDÉOCONFÉRENCE)
7-8 octobre	Groupe de travail sur les applications télématiques au service du fret	ERA*	(VIDÉOCONFÉRENCE)
21 octobre	Groupe de travail sur la révision de la STI LOC&PAS et de la STI Wagons	ERA*	(VIDÉOCONFÉRENCE)
27-30 octobre	Commission pour le droit des transports de l'OSJD dans le domaine des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses	OSJD	Varsovie - Pologne

\* ERA - Agence de l'UE pour les chemins de fer

\*\* DG MOVE - DG Mobilité et transports de la Commission européenne

# ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2020

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
3-4 novembre	Österreichische Gefahrgut-Konferenz 2020	Chambre du commerce autrichienne	Vienne - Autriche
10-11 novembre	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
9-13 novembre	108 <sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
16-18 novembre	Groupe d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'UIC	UIC	Paris - France <a href="#">(VIDÉOCONFÉRENCE)</a>
18-20 novembre	74 <sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC. 2)	CEE-ONU	Genève - Suisse
19 novembre	Assemblée générale du CIT	CIT	Berne - Suisse
30 novembre - 1 <sup>er</sup> décembre	International Rail Forum & Conference	OLTIS Group	Prague - République tchèque
30 novembre - 8 décembre	57 <sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - 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 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