



Bulletin

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

129^e année
N°1/2021

Bulletin des
transports
internationaux
ferroviaires

ACTUALITÉS OTIF

- 4 Nouveau représentant permanent de l'Espagne
- 5 L'OTIF et l'UIC, le bon tempo
- 6 Consultation annuelle du Forum international des transports
- 6 Rénovation en vue
- 6 La 15^e Assemblée générale de l'OTIF :
28 et 29 septembre 2021

COTIF

- 7 Modifications à la COTIF : point sur les approbations
- 8 Notifications du dépositaire

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 9 Participation au Comité de pilotage du projet EUMedRail

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 10 Entrée en vigueur au 1^{er} avril 2021 de nouvelles dispositions
de la COTIF relevant des RU ATMF et RU APTU
- 12 13^e session de la Commission d'experts techniques

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 14 12^e session du Groupe de travail permanent de la Commission
d'experts du RID

18 CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos

OTIF

ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs

Je voudrais tout d'abord vous dire un grand merci pour votre large participation et vos contributions constructives à notre sondage sur le Bulletin de l'OTIF. Nous vous informerons dans un prochain numéro des résultats de ce sondage et de leur exploitation pratique.

Les événements organisés pour l'année européenne du rail en 2021 battent actuellement leur plein. Il est très encourageant de voir que même en ces temps de crise, l'action politique en faveur du rail comme pierre angulaire de la réalisation des objectifs climatiques et de développement durable ne faiblit pas.

L'OTIF a elle aussi de grands projets pour cette année du rail. En septembre aura lieu sa 15^e Assemblée générale ordinaire. D'importantes décisions stratégiques, financières et de personnel y seront prises avec pour but que l'OTIF puisse continuer à contribuer largement au renforcement du trafic ferroviaire international.

Par ailleurs, l'OTIF a commencé à planifier la rénovation de son siège à Berne. Situé dans le quartier des ambassades, le bâtiment n'a pas été rénové depuis l'emménagement de l'OTIF en 1966. Il est aujourd'hui indispensable de le remettre à neuf, tout en préservant le cachet que lui confèrent notamment les nombreuses œuvres d'art offertes par les États membres.

Nous vous informerons également de l'avancée de ces travaux.

Je vous souhaite une bonne lecture !

Wolfgang Küpper
Secrétaire général



Hans Erni, fresque murale, environ 20m², 1965, entrée du Secrétariat.

NOUVEAU REPRÉSENTANT PERMANENT DE L'ESPAGNE

Le 20 novembre 2020, le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), M. Wolfgang Küpper, a reçu la nomination de S. Exc. M. l'ambassadeur Victorio Redondo Baldrich en qualité de représentant permanent de l'Espagne auprès de l'OTIF. L'ambassadeur d'Espagne à Berne a remis au Secrétaire général sa lettre de nomination adressée par la ministre espagnole des affaires étrangères.

S. Exc. M. l'ambassadeur Victorio Redondo Baldrich a une grande expérience académique et professionnelle. Il a notamment été représentant permanent adjoint de l'Espagne auprès des Nations unies et d'autres organisations internationales siégeant à Genève.

Le 1^{er} décembre 2020, M. Victorio Redondo Baldrich est venu rendre

visite à M. Wolfgang Küpper. À l'occasion de cette visite de courtoisie, le Secrétaire général de l'OTIF a salué cette nomination qui permet une coopération continue entre l'Espagne, État membre, et l'OTIF. La présence de représentants permanents d'États membres au siège de l'Organisation

permet une collaboration plus rapide entre les États membres et l'OTIF.

Le Secrétaire général de l'OTIF renouvelle à S. Exc. M. l'ambassadeur Victorio Redondo Baldrich l'assurance de sa très haute considération.



L'OTIF ET L'UIC, LE BON TEMPO

En décembre 2017, l'OTIF et l'UIC signaient un protocole d'accord afin de consolider les avantages mutuels de leur collaboration déjà existante, lancer des actions communes au bénéfice de la promotion du transport ferroviaire et favoriser les synergies.

Dès lors, ces deux acteurs majeurs du secteur ferroviaire n'ont cessé d'entretenir des contacts étroits. Il a alors été convenu que des équipes pluridisciplinaires de l'UIC et de l'OTIF se réuniraient semestriellement pour échanger leurs vues, s'informer sur les récentes activités respectives et projeter des actions communes. C'est ainsi qu'en 2020 des équipes de l'OTIF et de l'UIC se sont réunies en mai et en décembre.

Ces rendez-vous bisannuels sont entrés dans l'agenda des deux organisations. Intitulés « réunions de liaison », ils sont d'une grande

richesse et de nombreuses thématiques sont abordées, autant de sujets que d'intérêts communs partagés par l'UIC et l'OTIF.

Diversité, donc, et pluridisciplinarité sont à l'honneur. Ont d'ailleurs participé à la réunion du 3 décembre 2020 :

- pour l'OTIF : le Secrétaire général, M. Küpper, trois chefs de départements, M^{me} Andriamahatahity (Administration et finances), M. Kuzmenko (Droit) et M. Leermakers (Interopérabilité technique), et enfin M^{me} Price, experte (Interopérabilité technique), également en charge d'organiser les « réunions de liaison » ;

- pour l'UIC : le directeur général, M. Davenne, les directeurs d'activités, M^{me} Gehenot (Fret) et M. Chavanel (Système ferroviaire), ainsi que les directeurs supports, M^{me} Plaud-Lombard (Communication et Coordination région Amérique du Nord), M^{me} Lévy (Standardisation), M. Fletcher (Coordination région Europe) et M. Vu (Relations institutionnelles et Coordination Asie-Pacifique).

Le Secrétaire général de l'OTIF se félicite de cette fructueuse collaboration et remercie vivement le directeur général de l'UIC ainsi que l'ensemble des participants.



CONSULTATION ANNUELLE DU FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS

Le 10 février 2021, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, a participé à la Consultation annuelle des organisations internationales organisée par le Forum international des transports (FIT).

Cette année, conditions sanitaires obligent, la consultation s'est déroulée à distance, sans rien enlever à la qualité des échanges sur les futurs thèmes du sommet 2021 consacré à l'innovation dans les transports aux fins du

développement durable et en particulier à comment repenser la mobilité dans le sillage de la COVID-19.

Mode de transport propre et d'une grande efficacité énergétique, le transport ferroviaire est un élément-clé du développement durable. Le transport par chemin de fer est également un maillon fort des chaînes de transports multimodales.

Ainsi donc, et tout naturellement,

coopérer et échanger avec les principales organisations internationales intervenant dans le domaine des transports est fondamental pour l'OTIF qui endosse un rôle d'interface entre différents systèmes de réglementations ferroviaires, juridiques et techniques, complémentaires et interconnectés.

Le Secrétaire général remercie vivement l'équipe du FIT pour son invitation et son organisation.

RÉNOVATION EN VUE

Le siège de l'OTIF et son Secrétariat se situent à Berne dans le quartier historique des ambassades. Le bâtiment qui abrite le Secrétariat est une construction datant des années 1960. Aujourd'hui, il est grand temps d'effectuer des travaux de rénovation et structurels, notamment de type isolation.

Approuvé par le Comité administratif de l'Organisation, le projet de rénovation est lancé. Les premières phases seront

consacrées au diagnostic des besoins, à l'estimation des coûts et au choix d'un projet architectural.



LA 15^e ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OTIF : 28 ET 29 SEPTEMBRE 2021

La 15^e Assemblée générale de l'OTIF se tiendra les 28 et 29 septembre 2021 à Berne en Suisse. Sauf si les conditions sanitaires ne le permettent pas, l'Assemblée générale se déroulera en présence des participants.

L'Assemblée générale se compose de tous les membres de l'OTIF.

Peuvent également assister à la réunion, sur invitation et en tant qu'observateurs, les États intéressés par une adhésion à la COTIF ainsi que les organisations et associations internationales liées au secteur ferroviaire.

L'Assemblée générale est l'organe décisionnaire suprême de l'OTIF

(article 14, COTIF 1999). À sa 15^e session, elle devra élire le Secrétaire général, désigner les membres du Comité administratif, valider les orientations stratégiques et fixer le montant maximal des dépenses de l'Organisation.

MODIFICATIONS À LA COTIF : POINT SUR LES APPROBATIONS

À sa 12^e session (Berne, 29 et 30 septembre 2015), l'Assemblée générale a adopté des modifications à la Convention de base et à ses appendices D (CUV), F (APTU) et G (ATMF).

Trois ans plus tard, à sa 13^e session (Berne, 25 et 26 septembre 2018), l'Assemblée générale a également adopté des modifications à la Convention de base à ses appendices E (CUI) et G (ATMF). La création d'un appendice H (EST) a aussi été adoptée.

Les notifications du dépositaire à ce sujet ont été publiées sur le site internet de l'OTIF. :

- 12^e session : http://otif.org/fr/?page_id=1104
- 13^e session : http://otif.org/fr/?page_id=1061

En vertu de l'article 34, § 2, de la COTIF, les modifications à la Convention entreront en vigueur douze mois après que deux tiers des États membres les auront approuvés conformément à leur droit national, soit actuellement 32 États membres.

En application de l'article 34, § 3, de la COTIF, les modifications aux appendices entreront pour leur part en vigueur douze mois après leur approbation par la moitié des États membres n'ayant pas fait de déclaration de non-application de l'appendice concerné conformément à l'article 42, § 1, première phrase.

Pour les modifications des appendices D (CUV), F (APTU) et G (ATMF), il s'agit actuellement de 22 États membres et pour les modifications de l'appendice E (CUI) de 21 États membres.

Concernant **les modifications adoptées par la 12^e Assemblée générale**, à ce jour, le dépositaire (Secrétaire général) a reçu l'instrument d'approbation de 16 États.

Instruments déposés au 28 février 2020 :

ÉTAT MEMBRE	INSTRUMENT	DATE
SUISSE	Approbation	21 octobre 2016
SUÈDE	Approbation	13 mars 2017
FINLANDE	Acceptation	10 avril 2017
PAYS-BAS	Acceptation	1 ^{er} mai 2017
HONGRIE	Ratification	1 ^{er} juin 2017
ESPAGNE	Acceptation	23 août 2017
ALLEMAGNE	Approbation	12 octobre 2017
ESTONIE	Acceptation	15 janvier 2018
BELGIQUE	Approbation	19 janvier 2018
SLOVAQUIE	Approbation	30 avril 2018
MACÉDOINE DU NORD	Approbation	1 ^{er} mai 2018
FRANCE	Approbation	31 juillet 2018
AUTRICHE	Acceptation	21 août 2019
LUXEMBOURG	Ratification	18 décembre 2019
TURQUIE	Ratification	1 ^{er} octobre 2020
ROUMANIE	Acceptation	28 décembre 2020

Concernant **les modifications adoptées par la 13^e Assemblée générale**, à ce jour, le dépositaire (Secrétaire général) a reçu l'instrument d'approbation de 5 États.

Instruments déposés au 28 février 2020 :

ÉTAT MEMBRE	INSTRUMENT	DATE
FINLANDE	Acceptation	25 septembre 2019
SUISSE	Approbation	6 février 2020
ALLEMAGNE	Approbation	6 mai 2020
FRANCE	Approbation	19 août 2020
HONGRIE	Ratification	3 juillet 2020

NOTIFICATIONS DU DÉPOSITAIRE

Depuis le 17 décembre 2020 ([Bulletin 4/2020](#))

NOT-21007	01.03.2021	Entrée en vigueur des décisions prises par la Commission d'experts techniques par voie de procédure écrite
NOT-21004	27.01.2021	Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV – Modification – Mise à jour
NOT-21002	22.01.2021	Acceptation par la Roumanie des modifications à la COTIF et aux appendices D, F et G adoptées par le 12 ^e Assemblée générale

PARTICIPATION AU COMITÉ DE PILOTAGE DU PROJET EUMedRail

Le 24 novembre 2020, M. Wolfgang Küpper, Secrétaire général de l'OTIF, et M^{me} Maria Price, experte au sein du département de l'interopérabilité technique, ont activement participé au Comité de pilotage du projet EUMedRail. La réunion s'est déroulée à distance.

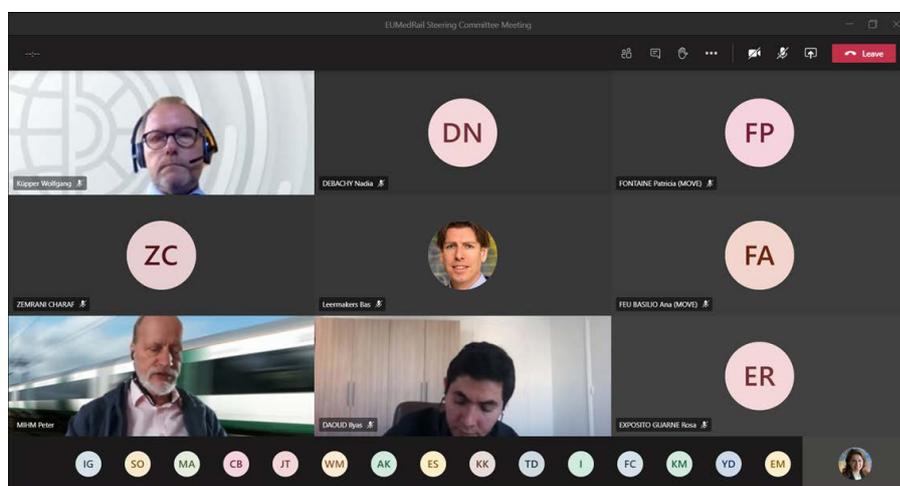
La réunion a débuté par le discours de bienvenue du directeur exécutif de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, M. Josef Doppelbauer. Il a souligné l'importance de soutenir la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires dans les pays bénéficiaires du projet EUMedRail. Ensuite, la rapporteuse de l'Année européenne du rail au Parlement européen, M^{me} Anna Deparnay-Grundenberg, a salué les chemins de fer pour leur caractère durable, innovant et sûr. Augmenter la proportion de personnes et de marchandises transportées par chemin de fer est un élément important pour atteindre la

neutralité climatique.

Plus tard, le Secrétaire général a souligné le rôle de l'OTIF : un pont entre les États membres de l'UE et les États non membres de l'UE, et notamment les pays méditerranéens. L'OTIF et sa convention COTIF garantissent la cohérence des réglementations entre ses États membres, qu'ils

soient membres de l'UE ou non, notamment concernant l'interopérabilité technique.

Le Secrétaire général remercie vivement l'Agence de l'UE pour les chemins de fer de son invitation. Pour plus d'information sur la participation de l'OTIF au projet EUMedRail de l'UE, voir [Bulletin 3-2020, page 10](#).



ENTRÉE EN VIGUEUR AU 1^{er} AVRIL 2021 DE NOUVELLES DISPOSITIONS DE LA COTIF RELEVANT DES RU ATMF ET RU APTU

De nouvelles dispositions de la COTIF relevant des RU ATMF et RU APTU entreront en vigueur le 1^{er} avril 2021

Cinq textes modifiés ou révisés relevant des ATMF et APTU entreront en vigueur le 1^{er} avril 2021 :

- Modification de la PTU concernant le bruit du matériel roulant (PTU Bruit)
- Modification de la PTU concernant les wagons de marchandises (PTU Wagons)
- Modification de la PTU concernant le marquage des véhicules ferroviaires (PTU Marquage)
- Révision intégrale des règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (règles ECE)
- Révision intégrale des spécifications relatives aux registres des véhicules.

En raison de la pandémie de COVID-19, des restrictions de voyage et de l'interdiction de rassemblement, la Commission d'experts techniques n'a pas pu se réunir en juin 2020 et prendre les décisions prévues. Un vote par voie de procédure écrite a été organisé à la place. Pour plus d'informations sur le vote par voie de procédure écrite organisé par le département de l'interopérabilité technique, voir http://otif.org/fr/?page_id=158.

Une notification du dépositaire NOT-20038 a été émise le 9 octobre 2020 pour confirmer l'adoption de toutes les

propositions le 30 septembre 2020. Pour plus d'informations, voir page sur les notifications du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF (http://otif.org/en/?page_id=637).

Quels sont les éléments nouveaux et que signifient-ils pour les États parties ?

La PTU Bruit

Les modifications proposées à la PTU Bruit donnent aux États la possibilité de limiter l'utilisation des wagons anciens non conformes aux exigences actuelles concernant le bruit au passage, sur certaines lignes ferroviaires déterminées où le bruit pose problème. Le concept des « itinéraires moins bruyants », accompagné de règles particulières d'exploitation des wagons sur ces itinéraires, est proposé pour désigner certaines lignes sur lesquelles le bruit du fret ferroviaire devrait être réduit. En outre, la PTU Bruit modifiée inclut également des dispositions à appliquer lorsque des modifications sont apportées au matériel roulant existant (réaménagement, renouvellement), ainsi que des modifications servant au maintien de la concordance avec la STI de l'Union européenne.

Avec l'entrée en vigueur de la PTU Bruit, 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 par les entreprises ferroviaires. Il sera 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.

La PTU Wagons

Depuis sa première adoption en 2012, la PTU Wagons a été révisée et mise à jour à plusieurs reprises afin de suivre les évolutions juridiques et techniques. Les dernières modifications 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,
- une référence aux vérifications de compatibilité de l'itinéraire par lesquelles les entreprises ferroviaires contrôlent tous les paramètres pertinents des wagons pour s'assurer de leur compatibilité avec l'itinéraire sur lequel ils seront utilisés,
- la mise à jour de la procédure eu égard aux compétences de la Commission d'experts techniques et du Secrétaire général concernant l'utilisation de « solutions innovantes » pour les wagons,
- 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,

- la mise à jour des références aux normes et autres textes juridiques, y compris la nouvelle législation de l'Union européenne,
- la suppression des appendices dont le contenu est maintenant disponible dans des normes.

La PTU Marquage

Les modifications à la PTU Marquage sont essentiellement 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).

Les Règles ECE

Les nouvelles règles entièrement révisées étendent la portée de la certification au-delà des seuls wagons de marchandises. En principe, les ECE de tous les types de véhicules doivent être certifiées, bien que quelques exceptions soient prévues.

Les Spécifications des registres de véhicules

Les spécifications révisées établissent de nouvelles dispositions harmonisées concernant le contenu des données, le format des données

et les droits d'accès pour les registres de véhicules. Les données concernant les véhicules en trafic international devraient être accessibles à tous les utilisateurs tels que les entreprises ferroviaires et les autorités compétentes.

Les registres de véhicules devraient permettre aux utilisateurs de :

- 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 spécifications ont été élaborées à partir de la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission européenne établissant le registre européen des véhicules (REV). Par conséquent, le REV est réputé conforme aux spécifications relevant de la COTIF.

Les spécifications 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. Quel que soit leur choix, tous les registres doivent respecter le format de données commun et les droits d'accès spécifiés.

Chaque État doit veiller à ce que son registre fonctionne conformément aux spécifications d'ici le 16 juin 2021 au plus tard. À cette date, tous les véhicules auxquels s'appliquent les ATMF devront être enregistrés dans le registre et les utilisateurs devront avoir accès au registre en conformité avec les spécifications. Les nouvelles spécifications remplacent la Spécification du RNV telle que modifiée en dernier lieu le 30 novembre 2019 ; l'ancienne spécification sera abrogée avec effet au 16 juin 2021.

Après leur entrée en vigueur, les PTU révisées et les nouvelles règles ECE seront disponibles sur le site Internet de l'OTIF sous : [Textes de référence > Interopérabilité technique > Prescriptions et autres règlements](#). Après leur entrée en vigueur, les nouvelles spécifications des registres de véhicules seront disponibles sur le site Internet de l'OTIF sous : [Textes de référence > Interopérabilité technique > Registres](#).

Département de l'interopérabilité technique

13^e SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

N'ayant pas pu se réunir en 2020, la Commission d'experts techniques (CTE) tiendra sa 13^e session les 22 et 23 juin 2021. La CTE est l'organe 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 1^{er} février 2021. Voir : http://otif.org/fr/?page_id=152. En fonction de la situation épidémique, la session se tiendra sous la forme d'une réunion hybride ou à distance. Tous les documents pour le point d'ordre du jour n° 6 ont été publiés sur le site de l'OTIF le 1^{er} mars 2021 ; les autres documents de travail seront publiés le 21 avril 2021. Voir sous : [Activités > Interopérabilité technique > Commission d'experts techniques > Documents de travail > 2021](#).

La CTE examinera des propositions de révision de trois PTU existantes et votera sur l'adoption de deux nouvelles PTU. Elle se penchera également sur une recommandation de la Commission de révision pour la modification des Règles uniformes ATMF en ce qui concerne les entités chargées de l'entretien. Par ailleurs, elle discutera de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États parties et de la marche à suivre avec les registres de véhicules. Enfin, un projet de programme de travail 2021-2022 sera examiné.

La CTE 13 traitera notamment :

- de la proposition de décision portant sur l'adoption d'une nouvelle PTU concernant la composition des trains et la

vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI). Cette nouvelle PTU définira les paramètres des véhicules et de l'infrastructure devant être vérifiés par les entreprises ferroviaires et les procédures à appliquer pour cette vérification. La PTU CTCI proposée couvre deux objets différents :

- o 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
- o la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire, par laquelle les entreprises ferroviaires s'assurent, sur la base des informations sur l'itinéraire fournies par les gestionnaires d'infrastructure, qu'un train est compatible avec l'itinéraire sur lequel elles prévoient de le faire circuler.

Les paramètres de la PTU CTCI proposée sont nécessaires aux fins de la mise en œuvre harmonisée et de 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 ;

- de la proposition de décision portant sur l'adoption d'une nouvelle PTU concernant l'infrastructure (PTU Infrastructure). Ce projet de nouvelle PTU a pour objet de promouvoir la compatibilité entre lignes et réseaux voisins. Il définit les paramètres d'infrastructure ferroviaire pertinents pour la compatibilité avec les véhicules et les méthodes particulières de vérification de ces paramètres. Il appartiendra à l'État partie sur le territoire duquel une ligne est située de décider, pour son territoire, si la PTU est applicable à cette ligne. Il sera recommandé aux États parties d'appliquer la PTU à toutes les nouvelles lignes destinées à être ouvertes au trafic international et aux lignes existantes largement utilisées pour le trafic international, y compris lorsque ces lignes sont réaménagées ou renouvelées. Il sera également recommandé aux États parties voisins de coordonner s'il y a lieu l'application de la PTU ;
- de la proposition de décision pour la modification de la PTU Wagons, incluant de nouvelles règles applicables lorsque des unités ou types d'unité existants sont modifiés, y compris des règles déterminant si une nouvelle admission au trafic international est requise par suite des modifications ;

- de la proposition de décision pour la modification de la PTU LOC&PAS, incluant des dispositions similaires à la PTU Wagons, ainsi que de nouveaux éléments amenés par les Règles uniformes APTU révisées entrées en vigueur le 1^{er} mars 2019 ;
- de la proposition de décision pour la modification de la PTU PMR, incluant la clarification du champ d'application technique, des modifications rédactionnelles, ainsi qu'une mise à jour des références à d'autres documents juridiques.

La session débutera le **22 juin 2021** et se terminera le **23 juin 2021**. Elle sera suivie de la 43^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 ainsi que des organisations et associations internationales (AIEP, CCG, CEN, CER, CIT, EIM, ERFA, ETF, NB-Rail, OSJD, Secrétariat permanent de la Communauté des transports,

UIC, UIP, UIRR, UITP et UNIFE) sont invités à participer avec voix consultative.

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE

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**
 - a. Informations générales du Secrétariat de l'OTIF
 - b. Rapport du groupe de travail WG TECH de la Commission d'experts techniques
6. **Propositions de décisions avec effet juridique:**
 - a. Adoption d'une nouvelle PTU concernant la composition des trains et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire
 - b. Adoption d'une nouvelle PTU concernant l'infrastructure
 - c. Révision de la PTU LOC&PAS (locomotives

- et matériel roulant destiné au transport de voyageurs)
 - d. Révision de la PTU Wagons
 - e. Révision de la PTU PMR (accessibilité pour les personnes à mobilité réduite)
7. **Proposition pour recommandation à la Commission de révision**
 - a. Modification des Règles uniformes ATMF concernant les entités chargées de l'entretien
 8. **Pour discussion**
 - a. Veille et évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États parties
 - b. Registres de véhicules
 - c. Programme de travail de la Commission d'experts techniques
 9. **Divers**
 10. **Prochaine session**
- Département de l'interopérabilité technique**

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

Réunion à distance, 24-26 novembre 2020

Initialement prévue en mai 2020 et reportée en raison de la pandémie, la 12^e session du Groupe de travail permanent a eu lieu du 24 au 26 novembre 2020 par vidéoconférence. 21 États, la Commission européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ainsi que cinq associations internationales étaient représentés.

Vérification de mise en service des citernes

Le groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN a proposé l'introduction dans l'édition 2023 du RID/ADR de vérifications de mise en service des wagons-citernes. Cette vérification peut être exigée par l'autorité compétente du pays de la première immatriculation ou, si le pays d'immatriculation change, par l'autorité compétente du nouveau pays d'immatriculation. Cette vérification de mise en service comprend des contrôles extérieurs de la citerne ainsi que des contrôles de la conformité avec l'agrément de type, de la validité des agréments des organismes de contrôle qui ont réalisé les contrôles et épreuves précédents et du respect des mesures transitoires du 1.6.3 ou du 1.6.4.

Le Groupe de travail permanent s'est penché sur cette question afin de déterminer si des clarifications devaient être apportées pour le secteur ferroviaire, en tenant compte de la législation ferroviaire de l'Union européenne.

Le Groupe de travail permanent a d'abord adopté un nota provisoire pour le nouveau point 6.8.1.5.5, expliquant que la vérification de mise en service devait être considérée comme un instrument de surveillance du marché si la conformité est mise en doute. Il y est de plus précisé que pour les wagons-citernes ayant été agréé par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, aucune vérification supplémentaire n'est nécessaire pour confirmer la conformité de la citerne en vue de son enregistrement dans le registre national des véhicules.

Le Groupe de travail permanent a également approuvé à titre provisoire l'introduction d'une note de bas de page au 1.8.7.5.3 indiquant les responsabilités au sein de l'Union européenne en cas d'échec de la vérification de mise en service. Cette note de bas de page comporte de plus des prescriptions pour les États parties au RID qui sont également parties aux ATMF mais ne sont pas membres de l'UE.

Le Groupe de travail permanent est unanimement convenu qu'avec les textes adoptés pour l'heure entre crochets, la vérification de mise en service facultative proposée par le groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes n'entraîne plus en conflit avec le droit ferroviaire de l'UE.

Régulation de température pour les matières qui polymérisent

La température de certaines

matières autoréactives, peroxydes organiques et matières qui polymérisent doit être régulée pendant le transport afin d'éviter toute réaction dangereuse de ces matières due à une température trop élevée. La régulation de la température ne pouvant être garantie en trafic ferroviaire puisque le transport n'est pas accompagné, ces matières ne sont pas admises au transport dans le RID.

Tandis que les matières autoréactives et les peroxydes organiques non autorisés au transport en trafic ferroviaire sont clairement définis, il manque des critères concernant la régulation de température pour les matières qui polymérisent.

Étant donné que l'interdiction de transport ne vaut pas uniquement pour les numéros ONU 3533 et 3534 (Matière liquide/solide qui polymérise, avec régulation de température, n.s.a.) mais aussi pour toutes les matières qui polymérisent dont la température est régulée, c.-à-d. également pour les matières avec régulation de température remplissant les critères des matières qui polymérisent ainsi que les critères des classes 2, 3, 6.1 et 8, il a été décidé d'insérer dans les prescriptions de classification de ces classes la précision que ne sont pas admises au trafic ferroviaire les matières avec une température de polymérisation auto-accélérée (TPAA) d'au maximum 50 °C transportées dans des emballages ou des grands récipients pour vrac (GRV), et d'au maximum 45 °C transportées en citernes.

Le point 1.1.4.4, qui régit le transport en ferroutage et liste entre autres les matières admises en trafic routier, mais pas en trafic ferroviaire, a également été complété.

Fixation de constructions annexes soudées

La dernière Réunion commune a adopté pour les véhicules-citernes et conteneurs-citernes une prescription concernant la fixation de constructions annexes soudées, qui doit être réalisée d'une manière permettant d'empêcher que le réservoir soit éventré. Il a été constaté que la prescription actuelle du RID visant les constructions annexes soudées des wagons-citernes était formulée de manière trop restrictive en ce qui concerne leur conception. La Réunion commune a choisi une formulation axée sur les objectifs de protection, tant pour les conteneurs-citernes que pour les véhicules-citernes.

Le Groupe de travail permanent a décidé pour l'instant de reprendre le texte adopté pour les conteneurs-citernes et véhicules-citernes (« Les éléments soudés doivent être fixés au réservoir de manière à éviter la déchirure du réservoir. ») dans la colonne de gauche du 6.8.2.2.1 pour les wagons-citernes. La liste non exhaustive des mesures de fixation admises sera biffée dès que ces mesures seront incluses dans la nouvelle version de la norme EN 14025 (Citernes destinées au transport de matières dangereuses – Citernes métalliques sous pression – Conception et fabrication).

Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

Le Groupe de travail permanent a été informé des travaux du groupe

de travail « Technique des citernes et des véhicules » dont la dernière session des 6 et 7 octobre 2020 avait été entièrement consacrée à l'évaluation du point de vue de la sécurité de l'analyse des risques présentée par BASF pour les très grands conteneurs-citernes.

Définition des très grands conteneurs-citernes

Le Groupe de travail permanent est convenu que la question de la nécessité d'une nouvelle définition pour les très grands conteneurs-citernes devait être discutée au sein du groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune, étant donné que ces conteneurs-citernes doivent également être acheminés par voies de navigation intérieure et, de manière limitée, en trafic routier. Cette nouvelle définition pourrait être nécessaire afin de mieux tenir compte des très grands conteneurs-citernes dans les prescriptions relatives à la construction, à l'agrément, à l'utilisation et au chargement.

Il faudrait en particulier déterminer si les très grands conteneurs-citernes doivent être traités comme des conteneurs-citernes multimodaux conventionnels en raison de leur agrément pour le transport multimodal, ou si des prescriptions supplémentaires sont nécessaires eu égard au fait que les prescriptions actuelles pour les conteneurs-citernes ont été élaborées pour des conteneurs-citernes d'une capacité maximale d'environ 36 000 litres alors que les très grands conteneurs-citernes sont plus de deux fois plus grands que des conteneurs-citernes traditionnels et correspondent ainsi, en termes de volume, à des wagons-citernes.

Épaisseur minimale de paroi du réservoir

Le groupe de travail « Technique

des citernes et des véhicules » n'est parvenu à aucune conclusion claire concernant l'épaisseur de paroi du réservoir des très grands conteneurs-citernes. Tandis que certaines délégations estimaient que pour des engins de transport de même capacité, les mêmes épaisseurs minimales de paroi étaient nécessaires, d'autres ont avancé que les essais et simulations réalisés avaient clairement démontré que même avec une épaisseur de paroi plus faible, les très grands conteneurs-citernes atteignaient un niveau de sécurité égal voire supérieur à celui des wagons-citernes grâce à leur construction adaptée. Il a également été souligné que les différences de construction des wagons-citernes et très grands conteneurs-citernes débouchaient sur des sollicitations complètement différentes en exploitation et qu'il ne serait par conséquent pas judicieux d'harmoniser les prescriptions de construction des wagons-citernes et des très grands conteneurs-citernes.

Concernant l'épaisseur de paroi, le Groupe de travail permanent est convenu que des actions supplémentaires étaient nécessaires, étant donné que l'analyse du Centre allemand de recherche sur le trafic ferroviaire (DZSF) a elle aussi montré que l'évaluation des risques réalisée par BASF n'avait peut-être pas considéré tous les scénarios d'accident pertinents, comme par exemple les cas de chute du conteneur-citerne, de déraillement et de choc contre un obstacle fixe. Pour ce qui est de l'épaisseur de paroi, la Réunion commune devrait également être impliquée.

Résistance à la pression des dispositifs de fermeture sur le réservoir

La dernière Réunion commune n'a pas pu trouver de consensus concernant la reprise pour les

conteneurs-citernes de l'exigence de résistance à la pression des dispositifs de fermeture des ouvertures permettant l'inspection intérieure des citernes, qui, dans le cas de wagons-citernes, doivent être conçus pour une pression d'épreuve d'au moins 4 bar.

La présence de couvercles de trou d'homme de 4 bar a été rendue obligatoire pour les wagons-citernes afin d'éviter les fuites de gouttelettes du couvercle de dôme consécutives aux oscillations des liquides. De tels défauts d'étanchéité n'ont pas été constatés sur les conteneurs-citernes traditionnels dans la mesure où ils sont moins longs et que leur capacité est moindre.

Le Groupe de travail permanent est convenu de soumettre à la Réunion commune une nouvelle proposition ne prévoyant cette exigence que pour les conteneurs-citernes d'une capacité supérieure à 40 000 litres. Cette exigence ne s'applique pas lorsque les conteneurs-citernes sont partagés en sections d'une capacité maximale de 7 500 litres au moyen de cloisons ou de brise-flots. Étant donné que l'on ignore si d'autres très grands conteneurs-citernes que ceux de BASF sont en circulation, une mesure transitoire est prévue dans la proposition soumise à la Réunion commune.

Oscillations

Dans le cadre du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », le CEFIC a demandé que la prescription du 4.3.2.2.4 exigeant un taux de remplissage minimal de 80 % ou maximal de 20 % soit abandonnée pour le trafic ferroviaire. Dans le cadre de l'évaluation des risques de BASF, aucune oscillation critique n'a été constatée dans les courbes en S, ni pour les wagons-citernes, ni pour les conteneurs-citernes traditionnels, ni pour les très grands conteneurs-citernes.

Le Groupe de travail s'est montré sceptique à l'égard d'une éventuelle proposition officielle du CEFIC, dans la mesure où en cas de suppression de la prescription du RID, il faudrait garantir que les conteneurs-citernes ne satisfaisant pas aux prescriptions du 4.3.2.2.4 ne soient pas chargés sur des véhicules routiers. De plus, une telle proposition devrait également inclure les citernes mobiles, pour lesquelles des prescriptions similaires s'appliquent en vertu du 4.2.1.9.6 a) concernant les taux de remplissage maximal et minimal. Enfin, il n'est pas certain que les essais réalisés avec les taux de remplissage choisis par le CEFIC suffisent à justifier la suppression de la prescription du 4.3.2.2.4 du RID.

Cas de charge pour les wagons porteurs

Dans les normes européennes sur le dimensionnement des véhicules ferroviaires, différents cas de charge sont prévus selon si les véhicules peuvent être utilisés en libre circulation, y compris être triés par gravité, ou si le triage par gravité est exclu. Concernant les très grands conteneurs-citernes chargés sur des wagons porteurs innovants, la question s'est posée de savoir s'il fallait éventuellement prévoir un cas de charge supplémentaire pour les wagons admis dans les gares de triage équipées de freins de voie automatiques.

Le Groupe de travail permanent a conclu que la question du passage à la bosse de wagons porteurs chargés de très grands conteneurs-citernes relevait du domaine de responsabilité des exploitants et ne devait donc pas être examinée plus avant.

Résistance des très grands conteneurs-citernes

Les conteneurs-citernes conformes

au 6.8.2.1.2 et les citernes mobiles conformes au 6.7.2.2.12 doivent être conçus pour des valeurs d'accélération de 2g. Ces valeurs sont également prescrites par la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) et les *International Railway Solutions* (IRS) de l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Les très grands conteneurs-citernes sont conçus pour des valeurs d'accélération de 3g afin de permettre le passage des bosses équipées de freins de voie automatiques.

Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » est convenu que les conteneurs-citernes conçus pour des valeurs d'accélération de 3g devraient être couverts dans les prescriptions pour les conteneurs de la CSC et des IRS ainsi que dans les chapitres 6.7 et 6.8 du RID/ADR. Le cas échéant, il faudrait aussi réfléchir à un marquage particulier des conteneurs conçus pour 3g.

Le Groupe de travail permanent a prié les représentants de l'Allemagne et de l'Union internationale des wagons privés (UIP) de soumettre une proposition en conséquence à la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Position du DZSF sur l'évaluation des risques des très grands conteneurs de BASF

Le Centre allemand de recherche sur le trafic ferroviaire (DZSF), institut de recherches scientifiques et techniques indépendant rattaché à l'office fédéral allemand des chemins de fer, a procédé à un examen approfondi de l'évaluation des risques des très grands conteneurs-citernes réalisée par BASF.

Dans une présentation, le DZSF a signalé plusieurs ambiguïtés et lacunes méthodologiques. Il a ainsi

déploré que seuls deux scénarios d'accident aient été considérés (prise en écharpe d'un wagon stationnaire, collision entre un wagon en mouvement et un wagon stationnaire avec chevauchement consécutif des tampons). Aussi peut-on se demander si tous les scénarios d'accident pertinents, comme par exemple les cas de chute du conteneur-citerne, de déraillement et de choc contre un obstacle fixe, sont couverts.

L'étendue des essais de longue durée a également été jugée trop faible, eu égard au fait notamment que sur deux des dix-huit courses, un dépassement des forces admissibles a été constaté.

Enfin, il n'est pas certain que les conclusions de l'analyse des risques de BASF suffisent pour dûment justifier des modifications au règlement concernant le taux de remplissage et les mouvements d'oscillation.

Révision des exigences pour la protection des citernes contre les dommages causés par des chevauchements de tampons

L'UIP a présenté un document destiné à ouvrir une discussion en vue d'adapter les dispositions spéciales TE 22 et TE 25 applicables aux wagons-citernes et la prescription au 6.8.2.1.29, pour que ces exigences puissent également devenir applicables entre autres au transport de conteneurs-citernes de marchandises dangereuses. Pour les wagons-citernes, la disposition spéciale TE 22 prévoit l'utilisation d'éléments anti-choc permettant

d'assurer une absorption minimale d'énergie de 800 kJ ; la disposition spéciale TE 25 comporte des mesures visant à éviter le chevauchement des tampons et à limiter les dommages lors de chevauchement des tampons ; le 6.8.2.1.29 définit la distance minimale de 300 mm entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir.

Il a été souligné en particulier qu'avec les attelages automatiques numériques, qui doivent renforcer le trafic ferroviaire de marchandises, la capacité d'absorption d'énergie de 800 kJ exigée dans la disposition spéciale TE 22 ne peut pas être atteinte. Cette exigence ne peut pas non plus être mise en œuvre pour les wagons porte-conteneurs.

Dans le document pour discussion de l'UIP est proposée une approche par niveaux qui doit s'appliquer en fonction de la dangerosité des marchandises dangereuses transportées.

Niveau 1 :

Si la prescription du 6.8.2.1.29 est toujours jugée nécessaire, elle est applicable pour toutes les marchandises dangereuses.

Niveau 2 :

Mesures adéquates pour réduire le risque de chevauchement des tampons (p. ex. tampons anti-crash ou dispositifs anti-chevauchement des tampons). Ces mesures valent pour les matières auxquelles s'applique actuellement la disposition spéciale TE 22.

Niveau 3 :

Mesures adéquates pour réduire les dommages causés par les

chevauchements de tampons (p. ex. plaques de protection, fonds de citerne renforcés ou couvertures sandwiches). Ces mesures valent pour toutes les matières auxquelles s'applique actuellement la disposition spéciale TE 25.

Avec cette approche par niveaux, il serait envisageable que les mesures du niveau 3 rendent inutiles celles des niveaux 2 et 1 et que les mesures du niveau 2 dispensent des mesures du niveau 1. Le niveau de sécurité actuel ne peut cependant en aucun cas être réduit.

Le document de l'UIP a été soutenu sur le principe par le Groupe de travail permanent. Les objectifs de protection pouvant être introduits dans le RID à la place de mesures concrètes devraient d'abord être formulés de manière plus exacte. Les dispositions techniques concrètes devraient être définies dans les STI (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) et/ou les normes (CEN). Le représentant de l'UIP a proposé d'explicitier les objectifs de protection conjointement avec les constructeurs de wagons de marchandises et de présenter un document révisé à la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».

Prochaine session

La treizième session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu du 22 au 26 novembre 2021.

Jochen Conrad

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2021

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
15-19 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
13 avril	4 ^e session de la Commission ad hoc sur la coopération		Genève - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
13-15 avril	4 ^e session du Groupe de travail d'experts juridiques		Genève - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
mai	Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »		(RÉUNION À DISTANCE)
19-20 mai	134 ^e session du Comité administratif		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE OU À DISTANCE)
22-23 juin	13 ^e session de la Commission d'experts techniques		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE OU À DISTANCE)
23-24 juin	43 ^e session du groupe de travail WG TECH		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE OU À DISTANCE)

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2021

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
11 mars	Commission CUI	CIT	Berne - Suisse
11 mars	Groupe de travail thématique sur les détecteurs de déraillement	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
25 mars	Commission CIM	CIT	Berne - Suisse
30-31 mars	Groupe de travail sur la STI ATF	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
8 avril	9 ^e session de la Commission préparatoire pour l'établissement d'un Registre international en vertu du Protocole de Luxembourg	UNIDROIT	Berne - Suisse (RÉUNION À DISTANCE)
8 avril	Pour une relance verte – Le Rôle du Protocole ferroviaire de Luxembourg dans l'économie post-COVID	Rail Working Group	(RÉUNION À DISTANCE)
20 avril	Groupe de travail sur la révision des STI	ERA	(RÉUNION À DISTANCE)
21-23 avril	Groupe de travail spécial de l'harmonisation des règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses	CEE-ONU	Genève - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2021

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
3-7 mai	109 ^e session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
5-7 mai	3 ^e session du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire	CEE-ONU	Genève - Suisse
18-21 mai	Groupe de travail sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
9-10 juin	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique
14-15 juin	Journées européennes de la sécurité ferroviaire	ERA	Porto - Portugal
23-24 juin	Groupe de travail CIM	CIT	Berne - Suisse
28 juin - 2 juillet	58 ^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse
7-8 juillet	Groupe juridique d'experts CIM/SMGS	CIT	Berne - Suisse
24-27 août	Groupe d'experts sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne



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