



Bulletin

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

130^e année
N°3/2022

IBO

Bulletin des
transports
internationaux
ferroviaires

ACTUALITÉS OTIF

- 3 Le sommet FIT 2022 : « Les transports au service de sociétés inclusives »
- 4 150 ans de coordination et de planification
- 4 Les Journées bernoises 2022
- 5 Joyeux anniversaire à l'UIC
- 5 Visite de courtoisie
- 6 Visite officielle en Azerbaïdjan
- 7 Jubilé des 175 ans des chemins de fer en Suisse

COTIF

- 8 Notifications dépositaires

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 8 Le séminaire du Centre européen de formation pour les chemins de fer
- 9 2022 : 130^e année d'édition du Bulletin des transports internationaux ferroviaires !

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 12 Entrée en vigueur de la nouvelle prescription technique uniforme concernant l'infrastructure
- 15 Résultats de la 14^e session de la Commission d'experts techniques et programme de travail 2022-2023

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 18 Réunion commune RID/ADR/ADN
- 21 14^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID et 57^e session de la Commission d'experts du RID

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

La présente édition est consacrée aux grands anniversaires dans le trafic ferroviaire national et international :

- 175 ans de chemins de fer en Suisse
- 150^e anniversaire de la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs
- 130^e année du Bulletin des transports internationaux ferroviaires
- 120 ans du Comité international des transports ferroviaires
- 100 ans de l'Union internationale des chemins de fer.

Il est important et légitime que ces anniversaires soient évoqués et célébrés malgré la guerre dévastatrice qui sévit actuellement en Ukraine. Les débuts du trafic ferroviaire international et son développement ont souvent été marqués par des conflits et des destructions.

Heureusement, les nations et les chemins de fer ont toujours réussi à surmonter ces étapes et à mettre l'accent sur la compréhension internationale et l'importance économique du trafic ferroviaire international.

Je voudrais mentionner tout particulièrement la 130^e année d'édition du Bulletin cette année 2022. Depuis ses débuts, le Bulletin a accompagné et contribué à façonner des années de développement ferroviaire. Il était initialement structuré comme un Journal officiel et une source d'informations scientifiques. Avant l'arrivée d'Internet, le Bulletin de l'OTIF était son unique moyen de publication d'informations. À l'ère du numérique, il est devenu un outil de communication moderne et attrayant pour l'OTIF. Aujourd'hui encore, il contient des communications officielles, des notifications du dépositaire, des annonces et d'autres informations nécessaires ou utiles concernant l'application de la Convention.

J'espère que vous prendrez plaisir à lire ce nouveau numéro du Bulletin.

Wolfgang Küpper
Secrétaire général



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

LE SOMMET FIT 2022 : « LES TRANSPORTS AU SERVICE DE SOCIÉTÉS INCLUSIVES »

L'édition 2022 du Sommet du Forum international des transports (FIT) – première édition organisée en présentiel depuis le début de la pandémie de COVID-19 – s'est déroulée à Leipzig, en Allemagne, du 18 au 20 mai 2022. Le FIT avait pour thème le rôle des transports au service de sociétés inclusives.

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, a pris part à la session ministérielle publique « Gouverner pour l'inclusion : le cadre adéquat pour un accès universel » du jeudi 19 mai.



Wolfgang Küpper, attentif durant la session ministérielle publique « Gouverner pour l'inclusion : le cadre adéquat pour un accès universel »

La session publique était consacrée à la création de politiques globales pour une mobilité plus inclusive et à la mise en place de meilleures réglementation et coordination pouvant contribuer à promouvoir l'inclusion sociale et économique.

À cette occasion, M. Küpper a pu

échanger avec son homologue de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), M. Antonowicz, président du Comité de l'OSJD.

Le Secrétaire général se félicite de la présence de l'OTIF au Sommet du FIT.



Wolfgang Küpper (Secrétaire général, OTIF), Miroslaw Antonowicz (président, Comité de l'OSJD) et Nhan Tran (chef de l'unité Sécurité et Mobilité, département des déterminants sociaux de la santé, Organisation mondiale de la Santé) examinant des documents



150 ANS DE COORDINATION ET DE PLANIFICATION

Cette année 2022, l'association Forum Train Europe (FTE) fête les 150 ans de la première Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs. En effet, en 1872, répondant à la nécessité de coordonner les horaires des trains en Europe et de créer des connexions ferroviaires transfrontalières, une première « conférence des horaires » internationale a été organisée. Elle avait réuni les compagnies ferroviaires d'Allemagne, d'Autriche, de Belgique, de France et de Suisse.

Pendant près d'un siècle, les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) ont ensuite été en charge d'organiser les conférences des horaires. Puis, plus tard, c'est FTE qui en a eu la responsabilité, et ce jusqu'à aujourd'hui.

Le 8 juin 2022, FTE a organisé

une grande célébration pour fêter cet anniversaire. Les membres de FTE, les organisations partenaires et autres parties prenantes ont été invités à monter à bord d'un dernier train « Trans-Europe-Express » pour un voyage de 6 heures à travers la Suisse. Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, a pris part

aux festivités parmi les 125 autres invités à bord du train.

Le Secrétaire général de l'OTIF adresse ses meilleurs vœux à FTE et souligne la pérennité des conférences des horaires comme formidable moyen de coopération internationale.



LES JOURNÉES BERNOISES 2022

Le 9 juin 2022, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, est intervenu lors des Journées bernoises 2022 organisées par le Comité international des transports ferroviaires (CIT) à Berne.

Cette année, le CIT fête ses 120 ans. Aussi, les Journées bernoises ont-elles tout naturellement débuté par une mise en lumière de la riche histoire du CIT, pour ensuite mieux se tourner vers les défis juridiques qui se posent pour le rail en général et le CIT en particulier.

Le Secrétaire général de l'OTIF a présenté les derniers développements juridiques de la COTIF et ses appendices, puis il a

participé à la table ronde qui a clos la matinée.

M. Küpper a notamment donné une vue d'ensemble des principales modifications au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) qui entreront en vigueur en 2023, ainsi que des modifications aux appendices techniques, les Règles uniformes APTU et ATMF. Il a également présenté les derniers travaux de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, travaux concernant entre autres les interfaces entre les réglementations douanières et de transport, le

connaissamment et la numérisation des documents de transport de marchandises dans le transport international.

Enfin, le Secrétaire général a souligné que le CIT était une partie prenante historique et importante pour l'OTIF. L'OTIF développe aujourd'hui fortement la coopération internationale en structurant et encourageant vivement l'implication des acteurs et parties prenantes comme le CIT dans les activités de l'Organisation.

Le Secrétaire général se félicite de la présence de l'OTIF aux Journées bernoises et souhaite au CIT un futur qui ne manque pas d'avenir.

JOYEUX ANNIVERSAIRE À L'UIC

L'Union internationale des chemins de fer (UIC) a 100 ans !

Le 29 juin 2022, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, était invité à participer à la 100^e Assemblée générale de l'UIC. L'Assemblée générale s'est réunie en présentiel à Paris et à distance.

M. Küpper a adressé un court message de félicitations lors de cette importante réunion.

Il a souligné la solide coopération qui existe entre l'OTIF et l'UIC. Les deux organisations ont des responsabilités distinctes et bien

différentes. Ces différences créent une complémentarité motrice. L'acquis juridique que représente la COTIF ne peut être appliqué sur le plan opérationnel qu'avec l'aide d'importantes organisations ferroviaires internationales telles que l'UIC.

Pour finir, il a insisté sur le fait que l'OTIF et l'UIC œuvrent dans la même direction et tendent à remettre le transport ferroviaire

au centre d'un système global de transport durable.

De nombreux événements ont été organisés par l'UIC pour célébrer cet anniversaire. De nombreux « objets numériques » ont également été mis en ligne par l'association internationale et notamment l'excellente chronologie à consulter ici :

<https://uic.org/timelines/>



OTIF

100 YEARS
ANNIVERSARY



VISITE DE COURTOISIE

Le 30 juin 2022, le président du Comité de l'OSJD, M. Antonowicz, a effectué une visite de courtoisie au siège de l'OTIF à Berne.

Il s'est entretenu avec le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper. L'échange a été fructueux sous le signe de la coopération.

M. Küpper remercie chaleureusement M. Antonowicz pour cette visite.



VISITE OFFICIELLE EN AZERBAÏDJAN

Invité par le ministre du développement numérique et des transports de la République d'Azerbaïdjan, M. Rachad Nabiyev, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, s'est rendu à Bakou pour une visite officielle de 4 jours.

Le 18 juillet 2022, le Secrétaire général a rencontré le Secrétaire général de la Commission intergouvernementale TRACECA, M. A.A. Assavbayev. Ils ont abordé différents sujets mais principalement la place de l'Azerbaïdjan comme carrefour pour les transports internationaux ferroviaires.

Le 19 juillet 2022, le Secrétaire général a rencontré le ministre. Le Secrétaire général a évoqué l'adhésion de l'Azerbaïdjan à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) en 2015.

Ensemble, ils ont souligné le rôle central de l'Azerbaïdjan dans le développement des corridors de transports internationaux ferroviaires Nord-Sud et Est-Ouest puisqu'en effet, l'Azerbaïdjan devient de plus en plus important dans le transport de fret eurasiatique notamment. Précisément, le Secrétaire général a rappelé les avantages consécutifs à l'application de la COTIF sur la ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars :

allègement des formalités administratives et gain de temps, entre autres. Ils ont conclu que les routes euro-asiatiques pour les trains de marchandises ne cessaient de se concrétiser.

Enfin, le ministre a présenté au Secrétaire général les récents développements des chemins de fer azerbaïdjanais. Condition nécessaire à l'augmentation du trafic international, ces développements s'intègrent dans la politique ambitieuse de modernisation des plus de 2 000 km de voies ferrées internes.

Les deux parties ont souligné le rôle important joué par les transports internationaux ferroviaires dans la promotion de la paix, de la coopération et du dialogue.

À la suite de cette rencontre M. Küpper s'est rendu au port de Bakou à Alat et s'est entretenu avec M. Seah, directeur des opérations du port de Bakou. M. Küpper a souligné l'importance du port de Bakou dans l'amélioration de nouvelles voies logistiques alternatives dans la région. Il a également déclaré que l'amélioration des services de fret ferroviaire modernes est la pierre angulaire du système de transport, qui est un pilier-clé de la stratégie de l'OTIF pour la région.

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, se félicite de son séjour et remercie vivement le ministre du développement numérique et des transports, M. Nabiyev, pour son accueil, sa disponibilité et la qualité de leurs échanges.



JUBILÉ DES 175 ANS DES CHEMINS DE FER EN SUISSE

Le 9 août 1847, la première ligne ferroviaire suisse, plus communément appelée « Spanisch-Brötli-Bahn », était mise en service. Cette année, on célèbre donc en Suisse les 175 ans des chemins de fer.

L'Union des transports publics (UTP) a ainsi organisé une importante manifestation le 9 août 2022. Réservée à ses membres et aux différentes parties prenantes, la manifestation consistait en un voyage en train et notamment à bord du fameux « Spanisch-Brötli-Bahn » ainsi qu'en une visite des ateliers historiques des Chemins de fer fédéraux suisses à Zürich Altstetten. M^{me} Sommaruga, conseillère fédérale suisse, était l'invitée d'honneur et l'oratrice

principale de cette célébration. Son allocution a mis en exergue la relation particulière de la Suisse avec ses chemins de fer. En résumé, la Suisse et les chemins de

fer, c'est une affaire de cœur.

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Küpper, a été invité et a eu le plaisir d'y participer.



NOTIFICATIONS DÉPOSITAIRES

Depuis le 20 juin 2022 ([Bulletin 1-2/2022](#))

NOT-22035	01.07.2022	Modifications au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)
NOT-22034	22.07.2022	Décisions de la Commission d'experts techniques en sa 14 ^e session des 14 et 15 juin 2022

LE SÉMINAIRE DU CENTRE EUROPÉEN DE FORMATION POUR LES CHEMINS DE FER

Depuis 2013, le Secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) contribue au séminaire du Centre européen de formation pour les chemins de fer (ETCR). De haut niveau et de grande qualité, le séminaire se déroule annuellement au sein du prestigieux Collège d'Europe de Bruges, en Belgique.

Cette année, le séminaire s'est

déroulé sous forme hybride.

Le mercredi 6 juillet au matin, M. Bas Leermakers, chef du département de l'interopérabilité technique du Secrétariat de l'OTIF, a présenté l'Organisation et la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Il s'est prêté ensuite à un jeu de questions-réponses avec les participantes et participants.

Le but du séminaire étant de

fournir une opportunité d'étudier et de s'informer sur la législation européenne en matière de transport ainsi que sur les derniers développements qui affectent le secteur ferroviaire dans les États membres de l'Union européenne. Le cours de M. Leermakers constitue une mise en perspective qui apporte au séminaire et aux stagiaires de l'ETCR une dimension internationale bien au-delà de l'UE.

2022 : 130^e année d'édition du Bulletin des transports internationaux ferroviaires !

- JANVIER 1893** : Première édition du Bulletin des transports internationaux par chemins de fer en français et en allemand. Dès 1893, le Bulletin paraît chaque mois. Il contient les renseignements qui intéressent les acteurs du transport international de marchandises.
- 1923** : La périodicité et le contenu du Bulletin sont plus précisément et officiellement définis. Le Bulletin est mensuel et bilingue. À l'entrée en vigueur des conventions CIM et CIV, il contiendra les renseignements nécessaires à l'application de ces deux conventions internationales (transport de marchandises, transport des voyageurs et des bagages).
- 1977** : Le Bulletin est édité et distribué tous les deux mois.
- 1980** : La périodicité du Bulletin n'est plus officiellement définie. La publication du Bulletin demeure régulière mais le rythme est désormais libre. Le Bulletin sera tour à tour bimensuel et trimestriel au gré des besoins de l'Organisation et de l'actualité du droit de l'OTIF.
- ANNÉES 2000** : Les photos font leur entrée dans le Bulletin corrélativement à la révolution numérique (apparition des appareils photo numériques et du premier téléphone-appareil photo) qui a rendu plus aisée l'impression des photos.
- 2002** : Le Bulletin est désormais publié en trois langues (français, allemand et anglais), l'anglais étant devenu une langue de travail avec la COTIF 1999.
- 2012** : Le Bulletin devient exclusivement numérique. À partir de 2012, le Bulletin n'est plus imprimé. Il devient électronique et disponible gratuitement en ligne sur le site Internet de l'OTIF.
- 2016** : Les numéros du Bulletin antérieurs à 2012 sont peu à peu mis en ligne et rendus disponibles sur le site Internet de l'OTIF.



Le Bulletin dans les textes

« Art. II.

L'Office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les États contractants et par les administrations de chemins de fer. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque État et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en sus de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français. »

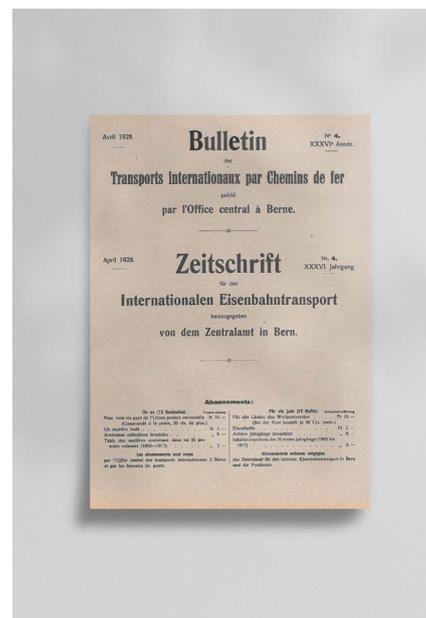
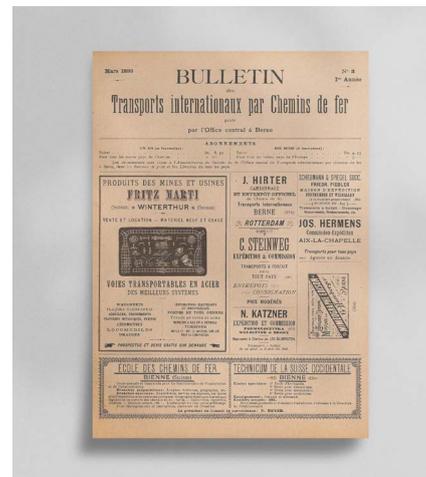
Règlement relatif à l'institution d'un Office central (prévu à l'article 57 de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer)
Entrée en vigueur : 1^{er} janvier 1893

« Article 2

§ 1. - *L'Office central publie un Bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention [ndlr CIM et CIV], notamment les communications relatives à la liste des lignes de Chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.*

§ 2. - *Le Bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque État et à chacune des Administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central. »*

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer (prévu à l'article 57 de la Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemins de fer [CIM] et à l'article 57 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer [CIV])
Entrée en vigueur : 1^{er} octobre 1928



« Article 9 Office central

§ 3 Le bulletin périodique contient les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, ainsi que des études, jugements et informations importantes pour l'interprétation, l'application et l'évolution du droit de transport ferroviaire; il est publié dans les langues de travail. »

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF 1980)
Entrée en vigueur : 1985

« Article 23

§ 1 L'Organisation édite un bulletin qui contient les communications officielles ainsi que celles nécessaires et utiles en vue de l'application de la Convention.

§ 2 Les communications incombant au Secrétaire général en vertu de la Convention peuvent, le cas échéant, être effectuées sous forme d'une publication dans le bulletin. »

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF 1999)
Entrée en vigueur : 1^{er} juillet 2006



ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA NOUVELLE PRESCRIPTION TECHNIQUE UNIFORME CONCERNANT L'INFRASTRUCTURE

Le 1^{er} janvier 2022 est entrée en vigueur la nouvelle prescription technique uniforme concernant l'infrastructure (PTU Infrastructure). Quelles sont les origines de cette nouvelle PTU, qu'a considéré la Commission d'experts techniques avant son adoption et comment devrait-elle être appliquée par les États membres de l'OTIF ?

En 2018, la Commission d'experts techniques avait discuté du fait qu'il existait une différence de principe entre l'application de la COTIF aux véhicules et son application à l'infrastructure. Par ailleurs, le champ d'application de la COTIF est limité au trafic international et ne s'étend pas au trafic national.

Les prescriptions d'infrastructure dans le cadre de la COTIF

Dès lors que des véhicules franchissent des frontières, il est évident qu'ils sont utilisés en trafic international. Pour que les véhicules puissent être acceptés par différents États, il est alors utile et nécessaire que ceux-ci disposent de règles communes. Les interfaces entre véhicules et infrastructure revêtent de toute évidence une importance primordiale pour garantir la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Pour autant, les PTU sont limitées au champ d'application de la COTIF et il était donc important que la Commission d'experts techniques tienne compte des éléments suivants :

- À de rares exceptions près, l'infrastructure n'est pas exclusivement utilisée pour le trafic international mais aussi pour le trafic national, lequel n'appartient pas au champ d'application de la COTIF.
- À la différence des véhicules, l'infrastructure ne se déplace pas et ne doit donc pas être

(mutuellement) admise par les autres États. L'admission de l'infrastructure devrait donc rester régie par les dispositions en vigueur dans l'État où se trouve l'infrastructure et non par les PTU.

Tous ces éléments ont été soigneusement considérés pendant la préparation de la PTU.



Préparation de la PTU Infrastructure

Dans son évaluation initiale en 2018, la Commission d'experts techniques a considéré l'article 2 de la COTIF, l'article 8, § 2, des RU APTU et l'article 8 des RU ATMF comme bases juridiques. Elle a conclu que les principes suivants devaient être respectés :

- Les exigences relatives à

l'infrastructure devraient être définies dans le cadre des RU APTU, sous la forme d'une ou plusieurs PTU.

- Les PTU devraient seulement couvrir les paramètres d'infrastructure pertinents pour la compatibilité avec les véhicules.
- Les PTU ne peuvent comporter de règles contraignantes pour l'admission de l'infrastructure car celle-ci reste une compétence nationale.

La Commission d'experts techniques a également estimé que les exigences pour l'infrastructure devaient avoir pour principal objet de promouvoir la compatibilité entre les lignes et réseaux connectés d'États voisins sans compromettre la cohérence entre les lignes utilisées pour le trafic international et le reste du réseau national. Par conséquent, la Commission d'experts techniques a pris les décisions suivantes :

- Toutes les interfaces entre infrastructure et véhicules devraient être complètement couvertes dans les PTU. Cela facilitera la coordination du développement de l'infrastructure entre les États et améliorera ainsi la compatibilité et la connectivité entre les réseaux et les véhicules circulant sur ceux-ci.
- Pour les parties de l'infrastructure ne partageant

aucune interface avec les véhicules, il ne devrait pas y avoir de règles contraignantes, de sorte que la conception, la construction et le cas échéant la certification de l'infrastructure selon les normes et standards applicables dans chaque État restent libres.

- Différentes classes ou catégories de lignes devraient être prévues afin que toutes les lignes puissent être construites de la manière la plus économiquement viable, mais leur nombre devrait rester limité. Un niveau d'harmonisation optimal devrait être visé.
- Les dispositions de la PTU doivent prendre en considération la nécessité de maintenir la compatibilité entre les lignes nouvelles, réaménagées et renouvelées et les réseaux auxquelles elles sont connectées ou intégrées. Il peut par exemple s'agir de la compatibilité avec les lignes utilisées pour le trafic national ou les lignes d'autres États.

Un long processus

La PTU Infrastructure a été adoptée par la Commission d'experts techniques à sa 13^e session (22-23 juin 2021).

Le WG TECH en avait examiné le premier projet à sa 35^e session en septembre 2018, puis des versions subséquentes à ses 36^e et 37^e sessions (novembre 2018 et février 2019). Alors qu'une proposition était prête à être soumise à la 12^e session de la Commission d'experts techniques (Berne, 12-13 juin 2019), l'adoption a été reportée de manière à ce que le texte puisse être aligné sur la nouvelle version de la STI Infrastructure de l'Union européenne qui était attendue courant 2019. Un nouveau projet

de PTU Infrastructure basé sur la STI telle que modifiée en dernier lieu le 16 mai 2019 a été préparé et soumis au WG TECH pour examen à sa 40^e session (juin 2020), puis des versions ultérieures en ont été examinées aux 41^e et 42^e sessions (septembre et novembre 2020).

Spécificités de la nouvelle PTU Infrastructure

Comme c'est le cas pour la plupart des PTU, la nouvelle PTU Infrastructure est basée sur une spécification technique d'interopérabilité de l'Union européenne. Dans la mesure où les dispositions techniques de la PTU et de la STI Infrastructure sont identiques, toute infrastructure satisfaisant à la STI satisfait aussi à la PTU. Seules les règles et responsabilités pour l'application et la mise en œuvre de la réglementation diffèrent. En particulier, les États membres de l'Union européenne sont tenus de mettre en œuvre la STI conformément au droit de l'UE, tandis que les États membres de l'OTIF non membres de l'UE sont libres d'appliquer ou non les PTU sur certaines lignes.

Les dispositions-clés de la PTU présentées ici illustrent comment la Commission d'experts techniques a décidé de tenir compte des considérations quant à son champ d'application et son objectif.

Le point 0, § 4, énonce que la PTU a pour objet de promouvoir la compatibilité entre les lignes voisines. Le point 0, § 4, et le point 1.2 prévoient que c'est aux États parties qu'il appartient de décider d'appliquer ou non la PTU à une ligne particulière. Il leur est néanmoins recommandé d'appliquer la PTU Infrastructure sur toutes les nouvelles lignes qui seront ouvertes au trafic international et sur toutes les lignes existantes qui sont principalement utilisées pour le trafic international. Par ailleurs, les États

voisins sont incités à coordonner l'application de la PTU. Le point 0, § 4, clarifie également que la PTU est limitée aux paramètres pertinents pour la compatibilité avec les véhicules et ne décrit pas toutes les caractéristiques de l'infrastructure de manière exhaustive. Enfin, le point 7 requiert la publication par les États d'une liste des lignes auxquelles la PTU est applicable, dans laquelle sont également relevés les éléments non conformes avec les dispositions techniques de la PTU.

Point 0, § 4

« La présente PTU a pour objet de promouvoir la compatibilité entre les lignes et réseaux voisins sans compromettre la cohérence entre lignes internationales et réseau national. Afin de permettre aux États de veiller à cette cohérence, la liberté leur est laissée de décider ligne par ligne si la présente PTU est ou non applicable. Dans le contexte de la présente PTU, l'infrastructure est limitée aux paramètres pertinents pour la compatibilité technique avec les véhicules, de sorte que la PTU ne constitue pas une spécification de conception exhaustive. »

Point 1.2

« L'État partie sur le territoire duquel une ligne est située décide, pour son territoire, si la présente PTU est applicable à cette ligne. Il est recommandé aux États parties d'appliquer la présente PTU à toutes les nouvelles lignes destinées à être ouvertes au trafic international et aux lignes existantes largement utilisées pour le trafic international si ces lignes sont réaménagées ou renouvelées conformément au point 7.3. Il est recommandé aux États parties voisins de coordonner s'il y a lieu l'application de la présente PTU. »

Point 7

« Les États parties publient une liste des lignes auxquelles la présente PTU est applicable, en indiquant pour chaque ligne si elle est pleinement conforme aux dispositions techniques de la présente PTU. Toute non-conformité est relevée, si possible en indiquant les caractéristiques de la ligne qui dérogent aux dispositions de la PTU et la localisation. Les gares où se rejoignent des lignes dont les caractéristiques sont différentes sont indiquées. »

Au point 4.2.1, § 7, plusieurs niveaux de performance de ligne différents sont définis sous la forme de classes de trafic. Certaines classes concernent le trafic marchandises et d'autres le trafic voyageurs. Une ligne peut relever d'une ou plusieurs classes de trafic. Chaque classe de trafic est définie par une combinaison de caractéristiques : gabarit, charge à l'essieu, vitesse de la ligne [km/h] et longueur du train (pour les trains de marchandises) ou longueur de quai utilisable (pour les trains de voyageurs). Les États parties doivent attribuer une ou plusieurs classes de trafic à toutes les lignes ouvertes au trafic international, y compris les lignes existantes. Au-delà des classes de trafic définies dans la STI, la PTU inclut des classes supplémentaires pour le réseau du Conseil de coopération du Golfe, qui permettent en particulier des charges à l'essieu plus élevées

(jusqu'à 32,4 t) et des trains plus longs (jusqu'à 2 000 m) que les autres classes de trafic (européennes). La Commission d'experts techniques a pris cette décision en vue de la possible adhésion d'États membres du CCG à la COTIF. C'est un exemple de premier ordre de la manière dont les PTU pourraient servir un champ d'application géographique plus large.

Le point 6 indique que l'évaluation de la conformité et les procédures pour l'admission de l'infrastructure ne sont pas régies par la PTU mais par les dispositions en vigueur dans l'État où se trouve l'infrastructure. Néanmoins, aux fins de l'application correcte de la PTU, il est recommandé aux États parties de veiller à ce que les évaluations de la conformité soient solides et fiables et soient réalisées par des personnes dûment qualifiées.

Point 6

« L'admission de l'infrastructure est régie par les dispositions en vigueur dans l'État où se trouve l'infrastructure (voir article 8, § 2, des RU ATMF). Par conséquent, les responsabilités et les procédures concernant l'évaluation de la conformité, y compris les déclarations, sont exclues de la présente PTU. Il est recommandé aux États parties de disposer de mécanismes et de procédures promouvant et permettant une

évaluation de la conformité solide et fiable. Cela inclut des dispositions prévoyant que les évaluations sont réalisées uniquement par des personnes qui possèdent les qualifications adéquates et sont suffisamment indépendantes. À cette fin, il est recommandé aux États parties d'appliquer des critères similaires à ceux définis dans la PTU GEN-E. »

Considérations finales

La Commission d'experts techniques s'est appuyée sur des délibérations approfondies pour élaborer la PTU Infrastructure et a été attentive aux limites du champ d'application de la COTIF et des Règles uniformes APTU et ATMF. La PTU qui en résulte est un jalon important de l'évolution de la COTIF. Elle énonce des spécifications techniques détaillées pour l'infrastructure, que les États parties n'ont pas l'obligation d'appliquer, bien qu'ils y soient encouragés. En revanche, les États parties sont tenus de publier une liste des lignes auxquelles la PTU est applicable. Si les États parties construisent de nouvelles lignes selon la PTU et rendent les lignes existantes conformes à celle-ci, le trafic international s'en trouvera, à long terme, grandement facilité.

Bas Leermakers

RÉSULTATS DE LA 14^e SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES ET PROGRAMME DE TRAVAIL 2022-2023

La Commission d'experts techniques (CTE) s'est réunie pour sa 14^e session, qui s'est tenue au format hybride les 14 et 15 juin 2022 à Berne. Présentation des résultats et décisions de la session, ainsi que du programme de travail 2022-2023 de la CTE.

30 États membres de l'OTIF étaient présents ou représentés à la session. L'Union européenne était représentée par la Commission européenne. Des délégations de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, de la CER, de l'OSJD et de l'UIC ont également participé. La CTE a élu à l'unanimité le Royaume-Uni, en la personne de M. Vaibhav Puri, à la présidence de la session.

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a ouvert la session et rappelé tout ce qu'a réalisé la CTE depuis sa première session en 2006. Il a salué les développements concernant l'élaboration des annexes aux RU EST et souligné l'importance du projet concernant la veille et l'évaluation des instruments juridiques de la COTIF.

Adoption de dispositions contraignantes

Révision de la PTU ATF

La CTE a adopté une version révisée de la prescription technique uniforme concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF). Les changements incluent l'obligation pour les États parties d'informer le Secrétariat de l'OTIF de leur point de contact national, un renvoi à la PTU CTCI concernant la composition des trains et l'ajout de dispositions relatives à l'attribution de sillons et à la notification sur la circulation du train. La version révisée de la PTU ATF abrogera

et remplacera l'ancienne version, laquelle restera disponible en ligne pour référence.

Révision de l'annexe B aux RU ATMF

La CTE a décidé de réviser l'annexe B aux RU ATMF concernant les dérogations. Une dérogation est une décision d'État partie de ne pas appliquer tout ou partie d'une PTU à des projets spécifiques. Par rapport à l'ancienne version, la version révisée simplifie les dispositions et clarifie le champ d'application. Certaines responsabilités sont transférées du Secrétaire général aux États parties. La version révisée renforce les compétences des autorités compétentes des États parties et garantit davantage de transparence. La nouvelle annexe B abrogera et remplacera la version actuellement en vigueur, laquelle restera disponible en ligne pour référence.

Notification

Après leur adoption, les deux décisions de la CTE ont fait l'objet de la notification dépositaire NOT-22034 du 22 juillet 2022. La notification dépositaire et les documents adoptés sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF sous : [Activités > Interopérabilité technique > Notifications > 2022](#).

Les versions révisées de la PTU ATF et de l'annexe B au

RU ATMF devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Points pour discussion

Rapport d'avancement sur l'élaboration des annexes aux RU EST (appendice H à la COTIF)

La CTE a discuté des développements concernant l'élaboration des annexes aux RU EST : premièrement, le projet de méthode de sécurité commune (MSC) relative aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité, qui deviendra l'annexe A aux RU EST ; deuxièmement, le projet de MSC relative au contrôle, qui deviendra l'annexe B aux RU EST.

En 2018, la 13^e Assemblée générale a adopté le nouvel appendice H à la COTIF (RU EST), qui énonce les principes généraux et les responsabilités en matière de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international. En application de l'article 34, § 2, de la COTIF, deux tiers des États membres doivent approuver la décision de l'Assemblée générale avant que les RU EST puissent entrer en vigueur.

L'Assemblée générale a recommandé que la Commission d'experts techniques prépare des projets d'annexes aux RU EST avant même que celles-ci n'entrent en vigueur. Ces projets pourront ensuite être adoptés sans délai par la Commission d'experts

techniques une fois les RU EST entrées en vigueur.

Procédure d'échange d'informations sur les causes des accidents

La CTE a établi une procédure d'échange d'informations sur les causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international dans le champ d'application de l'article 16, § 4, des RU ATMF. Dans ce cadre, elle a rappelé à tous les États parties qu'en vertu de cet article, ils étaient tenus d'informer le Secrétaire général des événements survenus sur leur territoire. De son côté, le Secrétaire général publie les informations notifiées sur le site Internet de l'OTIF et émet une lettre circulaire informant toutes les autorités compétentes des informations publiées. Enfin, les États parties doivent en informer les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, les entités chargées de l'entretien, les détenteurs et tous les autres acteurs intervenant dans le trafic international sur leur territoire.

Rapport d'avancement sur la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF

À sa précédente session, la CTE avait engagé la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF. Elle avait décidé à cet effet d'adresser un questionnaire aux États parties et prié le Secrétariat d'analyser les réponses et de présenter un rapport d'avancement.

Synthèse des conclusions sur la veille et évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États parties

1. À l'exception des États membres de l'UE, de la Suisse et de la Norvège,

les États parties n'ont pas récemment notifié leurs spécifications techniques nationales conformément aux RU APTU. Il devrait à nouveau être rappelé aux États parties qu'ils en ont l'obligation.

2. Le faible nombre de réponses révèle un besoin d'améliorer les contacts avec les États n'ayant pas répondu. À l'exemple de ce que fait la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, il pourrait être demandé aux États parties de nommer des points de contact servant d'interlocuteurs de travail entre le Secrétariat de l'OTIF et l'État concerné.

3. Plusieurs États parties n'ont pas notifié leur autorité compétente à l'OTIF, ce qui suggère qu'ils n'ont pas mis en œuvre les RU APTU et ATMF dans la pratique. Il s'agit principalement d'États dans lesquels il n'y a actuellement aucun trafic international avec d'autres États parties. Les États qui appliquent officiellement les RU APTU et ATMF (mais sans mise en œuvre pratique) pourraient être contactés afin de déterminer quelles sont leurs spécifications et s'ils ont l'intention de mettre en œuvre les règles. Si tel n'est pas le cas, il conviendrait de leur rappeler la possibilité d'émettre une réserve formelle en vertu de l'article 42 de la COTIF afin de déclarer qu'ils n'appliquent pas les RU APTU et ATMF.

4. Les registres de véhicules et l'accès à ces registres sont un sujet important. La situation dans la plupart des États parties est susceptible de changer, en raison de la mise en œuvre du registre

européen des véhicules (REV) à l'échelon de l'UE. La Commission d'experts techniques devrait continuer à suivre ce sujet en vue d'atténuer les problèmes qui se posent dans la pratique.

5. Les États parties n'ont aucune visibilité sur la manière dont les véhicules enregistrés dans leur registre sont utilisés en trafic international. Bien qu'il soit confirmé que la majorité des wagons de marchandises sont adaptés au trafic international, les États parties ne sont pas en mesure d'obtenir des informations sur leur utilisation réelle et, par conséquent, sur l'application de la COTIF. Les associations du secteur pourraient contribuer à clarifier ce point lors d'une prochaine étape.

6. Les tâches et responsabilités incombant aux États parties et à la Commission d'experts techniques concernant les incidents et accidents telles que définies dans les RU ATMF ne sont pas mises en pratique. Il semblerait donc utile de trouver des moyens de mieux appliquer ces dispositions ou d'envisager de les réviser.

7. Plus de 90 % des wagons pour voie normale sont adaptés à une utilisation en trafic international. Ce pourcentage très élevé est révélateur de la nécessité de disposer de wagons de marchandises interoperables. Les PTU pourraient éventuellement mieux refléter ce besoin en accordant plus d'importance aux spécifications des wagons standardisés. Ces spécifications figurent actuellement au point 7.1.2 et à l'appendice C à la PTU Wagons.

Pour faire suite à cette première étape, la CTE continue à travailler sur des approches de la veille et de l'évaluation qui permettraient d'obtenir un meilleur aperçu de l'utilisation des véhicules en trafic international, grâce à l'implication d'organismes représentatifs du secteur. La prochaine étape devrait permettre premièrement de mieux comprendre comment, dans la pratique, les organismes d'évaluation et les autorités compétentes appliquent les règles et procédures d'évaluation dans le champ d'application de la COTIF et deuxièmement de jauger de la pertinence de la conformité aux PTU en ce qui concerne l'autorisation d'utilisation en trafic national dans les États parties. Ces futurs travaux pourront également être utiles pour la mise en œuvre de la politique de veille et d'évaluation de l'OTIF par les autres organes de l'OTIF.

Programme de travail de la CTE pour 2022-2023

La CTE a discuté de son programme de travail pour la période à venir. Pour la 15^e session de la Commission d'experts techniques, il a été demandé au

Secrétariat de préparer ce qui suit en coordination avec le groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) :

- une analyse des critères applicables devant être remplis par les organismes d'évaluation et, le cas échéant, des propositions pour de nouvelles dispositions ou des modifications des dispositions existantes de la PTU GEN-E ;
- des propositions de mise à jour des guides d'application des PTU, en commençant par les guides relatifs aux PTU pertinentes pour les wagons de marchandises ;
- une analyse de faisabilité de l'élaboration de PTU, ou de parties de PTU, spécifiques consacrées aux véhicules pouvant être utilisés librement en trafic international (pour remplacer les anciennes dispositions techniques du RIC) ;
- un rapport d'avancement sur l'élaboration des annexes aux RU EST concernant :
 - une procédure harmonisée pour la délivrance des

certificats de sécurité relevant du champ d'application des RU EST,

- les liens nécessaires entre les RU EST et la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques, en particulier avec la rédaction de propositions pour la modification de la PTU GEN-G ;
- un rapport d'avancement sur la prochaine étape de la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF ;
- un point sur les évolutions concernant le futur système de communication mobile pour le ferroviaire (FRMCS) et sur leur pertinence pour l'OTIF.

Tous les documents pour la session sont disponibles sous :

http://otif.org/fr/?page_id=1153.

La liste des décisions est publiée sous :

http://otif.org/fr/?page_id=7304

Département de l'interopérabilité technique

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN

(Berne, 14-18 mars 2022)

La Réunion commune RID/ADR/ADN a arrêté les dernières décisions pour les éditions 2023 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Elle a également pris les premières décisions pour les éditions 2025 des prescriptions sur les marchandises dangereuses applicables aux différents modes de transport terrestre.

La Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies s'est tenue du 14 au 18 mars 2022 sous forme d'une réunion hybride. 20 délégués et déléguées ont choisi de participer en présentiel.

121 déléguées et délégués de 23 États, de l'Union européenne, de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), ainsi que de 18 organisations non gouvernementales ont participé aux discussions.

Citernes

Les documents concernant les citernes ont été traités en partie par la plénière et en partie par le groupe de travail sur les citernes, qui s'est réuni en parallèle de la Réunion commune, également au format hybride. 34 experts et expertes de 15 États et 7 organisations non gouvernementales ont participé aux travaux de ce groupe de travail.

Très grands conteneurs-citernes

Après discussions au sein de diverses commissions, quelques prescriptions spécifiques aux très grands conteneurs-citernes ont finalement pu être introduites dans les règlements par la Réunion commune. C'est le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID qui avait effectué les travaux préliminaires

(voir Bulletin 1-2/2022, p. 28).

Une définition des très grands conteneurs-citernes a tout d'abord été adoptée. Un seuil de 40 000 litres de capacité a été choisi comme critère de différenciation d'avec les conteneurs-citernes traditionnels.

Pour l'épaisseur minimale de paroi du réservoir des très grands conteneurs-citernes, une valeur de 4,5 mm a été définie, comme pour les wagons-citernes.

Concernant la résistance à la pression des dispositifs de fermeture installés sur des très grands conteneurs-citernes destinés au transport de matières liquides, une valeur de 0,4 Mpa (4 bar) s'appliquera à l'avenir, comme pour les wagons-citernes.

Étant donné que les très grands conteneurs-citernes actuellement en exploitation ont été construits selon les prescriptions applicables aux conteneurs-citernes traditionnels, lesquelles prévoient une épaisseur de paroi de 3 mm seulement, une mesure transitoire a de plus été introduite pour autoriser la poursuite de leur exploitation.

Suppression de mesures transitoires pour les wagons-citernes

La Réunion commune a adopté la proposition du Secrétariat de l'OTIF de supprimer les mesures transitoires pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz dont les réservoirs ont été construits entre le 1^{er} janvier 1967 et le 31 décembre

1970, ainsi que pour les wagons-citernes destinés au transport des matières de la classe 3, groupe d'emballage I, ayant une pression de vapeur à 50 °C d'au maximum 175 kPa (1,75 bar) (absolue), car ces mesures transitoires étaient arrivées à échéance. Avec la suppression de la première mesure transitoire susmentionnée, c'est à la prochaine tranche de wagons-citernes destinés au transport de gaz d'être mise hors service, dont les réservoirs ont été construits en conformité avec des règlements nationaux avant l'entrée en vigueur des prescriptions approuvées à l'échelon international du chapitre 6.8.

Obturateurs à fermeture automatique instantanée

Pour arrêter les fuites incontrôlées dues à des événements involontaires lors de la manipulation des citernes, comme par exemple à la rupture de tubulures ou de tuyaux, ou à un incendie, les ouvertures des citernes à gaz utilisées pendant le remplissage et la vidange devraient être équipées d'obturateurs à fermeture automatique instantanée. C'est un aspect essentiel de la sécurité, en particulier pour les citernes destinées au transport de gaz inflammables et toxiques. De tels obturateurs sont installés sur la plupart des citernes, mais de nouveaux modèles de citernes destinés au transport de gaz liquéfiés réfrigérés, comme le gaz naturel liquéfié (GNL), qui arrivent sur le marché n'en sont pas équipés. Cela pourrait venir d'une interprétation erronée des dispositions, notamment du

6.8.3.2, pour la reformulation duquel un groupe de travail informel a déjà été créé.

La Réunion commune a reconnu que la question revêtait une telle importance qu'il n'était pas possible d'attendre le résultat des futures discussions et de la reformulation du 6.8.3.2 et qu'il fallait la résoudre dans l'édition 2023 du RID/ADR, du moins pour le chapitre 6.8. Elle a décidé d'introduire une nouvelle disposition spéciale pour le transport en citernes de tous les gaz liquéfiés réfrigérés inflammables (numéros ONU 1038, 1961, 1966, 1972, 3138 et 3312) prescrivant l'installation d'obturateurs à fermeture automatique instantanée pour tous les raccordements destinés au remplissage et à la vidange.

La Réunion commune a également adopté des mesures transitoires, qui ne comportent pour l'heure aucune prescription pour l'équipement des citernes existantes. La nécessité d'une telle installation devra être envisagée pour l'édition 2025 du RID/ADR en fonction de l'évolution du 6.8.3.2.

Taux de remplissage pour les matières transportées à 50 °C et plus

Le 4.3.2.2 réunit les prescriptions sur le taux de remplissage lors du transport en citernes, ce taux pouvant être calculé en fonction du type de matière transportée à l'aide des formules indiquées. Le 4.3.2.2.3 comporte une exception pour les citernes dont le contenu est maintenu à une température supérieure à 50 °C pendant le transport par un dispositif de réchauffage.

Il a été relevé que le libellé du 4.3.2.2.3 ne prévoyait un taux de remplissage maximal de 95 % que si la citerne était équipée d'un dispositif de réchauffage. De plus, selon cette disposition, le

contenu de la citerne ne peut pas être chauffé à une température supérieure à la température de remplissage, ce qui ne correspond pas à la pratique.

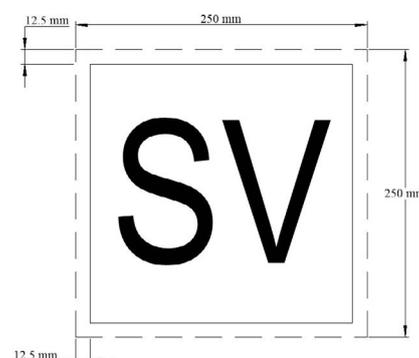
La Réunion commune a décidé de réviser le libellé du 4.3.2.2.3 pour inclure également les cas où aucun système de chauffage n'est installé ou utilisé et le contenu est chauffé avant le déchargement au moyen de dispositifs de chauffage externes. Le nouveau libellé admet de plus des températures supérieures à la température de remplissage pour autant que le taux de remplissage maximal ne soit pas dépassé. Ces modifications entreront en vigueur au 1^{er} janvier 2025.

Marquage des citernes destinées au transport de gaz liquéfiés inflammables qui sont équipées de soupapes de sécurité

À l'automne 2021, la Réunion commune a décidé de prescrire l'installation obligatoire de soupapes de sécurité sur les véhicules-citernes et conteneurs-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés inflammables, afin de réduire le risque de BLEVE (vaporisation explosive d'un liquide en ébullition). Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a repris les mêmes spécifications techniques pour les wagons-citernes, tout en maintenant le principe de l'équipement volontaire de ces derniers avec des soupapes de sécurité. Il a également approuvé sur le principe un marquage des wagons-citernes, véhicules-citernes et conteneurs-citernes permettant aux équipes d'intervention de déterminer à distance s'il y a une soupape de sécurité et d'organiser les premières mesures (voir Bulletin 1-2/2022, p. 28).

Sur la base d'une proposition de *Liquid Gas Europe*, soumise au nom du groupe de travail « BLEVE », la

Réunion commune a adopté des exigences devant être satisfaites par la marque. La marque est constituée des lettres noires « SV » (pour « *safety valve* », c'est-à-dire soupape de sécurité) à l'intérieur d'un carré blanc bordé de noir de 250 mm de côté. Concernant la résistance au feu de la marque, les exigences sont inspirées de celles pour les panneaux orange. Les marques doivent être apposées sur les deux côtés des conteneurs-citernes et wagons-citernes et sur les deux côtés et à l'arrière des véhicules-citernes.



Les mesures transitoires permettent l'apposition des nouvelles marques dans le cadre du premier contrôle intermédiaire ou périodique après le 31 décembre 2023.

Les prescriptions applicables aux wagons-citernes doivent encore être confirmées par le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID.

Normes

La Réunion commune a approuvé les références aux nouvelles versions de plusieurs normes, examinées par le groupe de travail sur les normes. Certains renvois n'ont été approuvés qu'à titre provisoire car les normes correspondantes n'ont pas encore été publiées. Le représentant du Comité européen de normalisation (CEN) a été prié d'informer le Secrétariat si la publication a lieu au plus tard fin mai 2022. En cas de publication plus tardive, les normes

prises à jour ne pourront être citées en référence que dans les éditions 2025 du RID et de l'ADR.

Le président du groupe de travail sur les normes, M. Chris Jubb (Royaume-Uni), ayant annoncé son départ à la retraite, la Réunion commune a salué son engagement exceptionnel ces sept dernières années à la présidence du groupe de travail et pendant presque trois décennies au sein de la Réunion commune et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

Les membres du groupe de travail ont proposé comme nouveau président M. Andy Webb, secrétaire général de la *European Cylinder Makers Association* (ECMA), qui a par le passé représenté l'Association européenne des gaz industriels (EIGA) au sein de la Réunion commune.

Autres propositions de modifications

Transport de restes de peinture (déchets)

Les déchets comprenant des restes d'emballages, des restes solidifiés et des restes liquides de peinture classés sous le numéro ONU 1263, groupe d'emballage II, peuvent être transportés suivant les prescriptions prévues par la disposition spéciale 650. Le numéro ONU 1263 est attribué en fonction des composants inflammables des peintures. Or, ces 15 dernières années, de plus en plus de composants à base de solvants ont été remplacés par des composants à base d'eau, de sorte qu'une grande partie des produits de peinture ont été classés sous le numéro ONU 3082.

La Réunion commune a accueilli favorablement la proposition de la Suède visant à modifier la disposition spéciale 650 au chapitre 3.3 et à l'affecter également au numéro ONU 3082 en vue de faciliter le

transport des restes de peintures à l'eau. Elle est de plus convenue que les accords multilatéraux 8/2021 pour le RID et M343 pour l'ADR devrait être mis à jour ou complété en conséquence. Ces propositions devraient entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2025.

Nouvelle mesure transitoire pour les GRV

La prescription réglementant le marquage des récipients intérieurs des GRV composites a été modifiée dans l'édition 2021 du RID et de l'ADR. Il avait alors été établi que la marque du récipient intérieur devait être apposée à un endroit facilement accessible une fois le récipient intérieur placé dans l'enveloppe extérieure.

Les Pays-Bas ont toutefois constaté que de nombreux GRV composites en circulation ont été construits avant l'entrée en vigueur du RID/ADR 2021 et ne satisfont pas à cette prescription. Or, au moment de l'adoption de la modification, aucune mesure transitoire n'a été décidée ce qui signifierait que ces GRV composites devraient être mis hors service alors même qu'ils satisfont à toutes les autres prescriptions du RID/ADR.

La Réunion commune a approuvé l'introduction d'une mesure transitoire selon laquelle les récipients intérieurs de GRV composites construits avant le 1^{er} juillet 2021 peuvent encore être utilisés jusqu'au terme de leur durée d'utilisation admise (en règle générale cinq ans).

Divers

Déclarations de diverses délégations concernant la guerre en Ukraine

Les représentants des États-Unis, du Royaume-Uni et de l'Union européenne ont fait des déclarations

concernant la guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine.

Le représentant des États-Unis a souligné que la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) comptait 56 États membres en Europe, Amérique du Nord et Asie, qui se sont donnés pour but de coopérer de manière constructive et avec confiance dans divers domaines techniques et politiques, dans l'objectif commun de promouvoir la sécurité, la durabilité, l'intégration sociale et la prospérité économique via de meilleures politiques de transport. Or l'invasion de l'Ukraine par la Russie, avec les pertes humaines et la destruction des infrastructures de transport civiles en résultant, viole ces principes et valeurs fondamentaux.

Le représentant de l'Union européenne, au nom des 27 États membres, a appelé la communauté internationale à exiger que la Russie cesse immédiatement cette agression qui menace la paix internationale et la sécurité dans le monde. Il a également condamné la participation de la Biélorussie à cette agression.

Le représentant du Royaume-Uni a souligné qu'en tant que membre permanent du Conseil de sécurité de l'ONU, la Russie a une responsabilité particulière dans le maintien de la paix et la sécurité internationales. Son recours à la violence contre l'Ukraine est une violation manifeste des principes de la Charte des Nations unies.

Prochaine session

La prochaine session de la Réunion commune aura lieu du 12 au 16 septembre 2022 à Genève. Elle sera exclusivement consacrée aux propositions de modifications prévues pour entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2025.

Jochen Conrad

14^e SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID ET 57^e SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID

Berne/hybride, 23 et 24 mai 2022

La 14^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID et la 57^e session de la Commission d'experts du RID ont eu lieu les 23 et 24 mai 2022 dans le cadre d'une réunion hybride. Dix-huit États membres, l'Union européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ainsi que quatre associations internationales étaient représentés.

L'achèvement des travaux relatifs aux modifications 2023 du RID était l'objectif premier de la 14^e session du Groupe de travail permanent. À cette fin, le Groupe de travail permanent disposait d'un projet de textes de notification dans lequel figuraient déjà les décisions de la dernière Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne/hybride, 14 – 18 mars 2022). De plus, le Groupe de travail permanent disposait de tous les textes adoptés par la 111^e session du WP.15 (Genève, 9 – 13 mai 2022) pouvant avoir une influence sur le RID.

Le Groupe de travail permanent a approuvé toutes les modifications adoptées par la dernière Réunion commune RID/ADR/ADN en mars (voir p. 18) pour l'édition 2023 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Cela concernait en particulier les prescriptions pour le marquage des citernes destinées au transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous qui sont équipées de soupapes de sécurité. Ces prescriptions ont également été adoptées dans le RID pour les wagons-citernes dont l'équipement

en soupapes de sécurité n'est pas obligatoire. Le Groupe de travail permanent a également approuvé les modifications adoptées par la dernière session du WP.15.

Mise à jour des codes NHM du tableau B du chapitre 3.2

La liste alphabétique des marchandises dangereuses (tableau B du RID) indique, dans une colonne qui n'a pas force légale, le code NHM pour chaque marchandise dangereuse. Les codes NHM sont une codification spécifique au transport ferroviaire, en relation avec le Système harmonisé (SH) pour la désignation et la codification des marchandises dans le commerce international de l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

Le Groupe de travail permanent a adopté les modifications des codes NHM proposées par l'UIC ainsi que les codes NHM définis pour les nouvelles marchandises dangereuses à insérer dans la liste alphabétique.

Référence à la norme EN 14841

Sur proposition du groupe de travail sur les normes de la Réunion commune, le Groupe de travail permanent devrait examiner si la norme EN 14841:2022 (Équipement pour GPL et leurs accessoires – Procédures de déchargement des wagons-citernes pour GPL), en cours d'élaboration, pourrait être citée en référence dans les

obligations du remplisseur et du déchargeur.

Après avoir établi que la norme n'intégrait pas d'informations venant des listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes publiées sur le site internet de l'OTIF et que le projet de norme comportait d'autres lacunes, le Groupe de travail permanent a décidé de ne prendre une décision sur l'introduction d'un renvoi à cette norme dans le RID qu'après sa parution. Elle peut néanmoins être appliquée de manière volontaire, même sans introduction dans le RID.

IRS 40471-3 (Vérifications à effectuer pour les envois des marchandises dangereuses)

L'IRS 40471-3 (*International Railway Solution*) prévoit des vérifications à effectuer pour les envois des marchandises dangereuses par le rail. Ces vérifications sont considérées comme des bonnes pratiques pour remplir les obligations incombant au transporteur. L'IRS 40471-3 est adaptée tous les deux ans par l'UIC pour être alignée avec l'édition du RID en vigueur et son adaptation est soumise au Groupe de travail permanent pour examen.

Le Groupe de travail permanent a pris note de la version actuelle de l'IRS 40471-3 et a décidé de renvoyer à la nouvelle version dans les obligations du transporteur.

Disposition spéciale TT 4

La disposition spéciale TT 4 du RID est associée à six matières fluorées de la classe 8 et prescrit l'examen de la résistance à la corrosion des citernes des wagons-citernes et des conteneurs-citernes entre deux épreuves périodiques. Bien que dans le RID, cette prescription inclue également les conteneurs-citernes, l'ADR ne comporte pas de prescription correspondante pour les conteneurs-citernes. Cette différence dans le texte des prescriptions a pour conséquence que selon l'ADR, un examen de l'état intérieur des conteneurs-citernes dans lesquels les matières susnommées sont transportées n'est nécessaire que tous les cinq ans, tandis que selon le RID, il doit être effectué tous les deux ans et demi.

Le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune, qui a été saisi de cette question, a établi que les citernes destinées au transport des matières mentionnées sont soit pourvues d'un revêtement intérieur, soit construites en acier doux, une couche protectrice de fluorure ferrique se formant alors sous l'effet de l'acide fluorhydrique. Étant donné qu'aucun problème de corrosion ne se pose avec ces deux méthodes de construction, le groupe de travail sur les citernes estime que la disposition spéciale TT 4 n'accroîtrait pas la sécurité et que sa suppression du RID ne provoquerait aucun problème en matière de sécurité.

Étant donné qu'il est vérifié lors du contrôle du matériau de la citerne quant à la compatibilité avec les matières transportées qu'aucune réaction ne se produit, le Groupe de travail permanent a approuvé la suppression de la disposition spéciale TT 4.

Harmonisation du 1.10.4

La Suède et la Norvège ont

soumis au WP.15 une proposition visant à appliquer les dispositions concernant la sûreté (prévention du vol et de l'utilisation impropre de marchandises dangereuses) à toutes les marchandises dangereuses à haut risque de la classe 1 (matières et objets explosibles), y compris lors du transport de quantités exceptées de marchandises dangereuses, conformément au 1.1.3.6. Cette demande était motivée par le fait que même de petites quantités de matières explosibles peuvent susciter l'intérêt de contrevenants potentiels et que le chapitre 1.4 du Règlement type de l'ONU ne prévoit pas non plus d'assouplissement. Le WP.15 avait approuvé cette proposition, ainsi qu'une mesure transitoire autorisant jusqu'au 31 décembre 2024, la non-application du chapitre 1.10 pour les matières explosibles de la classe 1 qui en étaient jusqu'à présent exemptées.

Le Groupe de travail permanent a suivi la décision du WP.15, mais a estimé que les modifications du RID devaient être mises en œuvre différemment en raison de l'applicabilité limitée des dispositions du 1.1.3.6.

Exigences pour les wagons équipés d'un attelage automatique numérique (AAN)

Le Groupe de travail permanent a été informé par le représentant de l'Union internationale des wagons privés (UIP) des travaux en cours au sein de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer concernant l'introduction imminente des attelages automatiques numériques dans le fret ferroviaire européen. Les spécifications techniques d'interopérabilité concernant les wagons de marchandises, les locomotives et voitures de voyageurs et les applications télématiques (STI Wagons, STI LOC&PAS, STI ATF) devraient inclure en 2025 des

spécifications techniques pour les systèmes AAN normalisés.

Le Groupe de travail permanent a rappelé l'importance de tenir compte des besoins du droit relatif aux marchandises dangereuses dans la révision des STI. À cette fin, l'Agence organisera en octobre 2022 un atelier bilatéral avec les membres de son groupe de travail thématique et des experts et expertes du RID.

Très grands conteneurs-citernes

Après que le Groupe de travail permanent a confirmé les décisions de la Réunion commune RID/ADR/ADN concernant les très grands conteneurs-citernes prises dans le cadre des modifications proposées pour l'édition 2023 du RID, (voir p. 18), le représentant de l'UIP l'a informé des points ouverts relatifs à la résistance des très grands conteneurs-citernes et aux mesures de réduction de l'étendue des dommages en cas de choc de tamponnement ou de chevauchement des tampons.

À la différence des conteneurs-citernes conventionnels et des citernes mobiles qui doivent être conçus pour des valeurs d'accélération de 2g, les très grands conteneurs-citernes sont conçus pour des valeurs d'accélération de 3g. Cependant, ce fait et les spécifications opérationnelles y afférentes ne figurent pas dans les prescriptions. À l'avenir, il faudrait vérifier si une nouvelle classe doit être définie dans le RID pour les conteneurs-citernes pouvant passer par la bosse de triage. Cette nouvelle catégorie de conteneurs-citernes devrait également être prise en compte lors de la révision de la norme EN 12663-2 (Applications ferroviaires – Prescriptions de dimensionnement des structures de véhicules ferroviaires – Partie 2 : wagons de marchandises).

Les mesures visant à réduire l'étendue des dommages en cas de choc de tamponnement ou de chevauchement des tampons sont définies pour les wagons-citernes dans les dispositions spéciales TE 22 et TE 25. Ces mesures ne pouvant pas être mises en œuvre en trafic de conteneurs, la nécessité de mesures compensatoires doit être examinée. Ce faisant, il faut tenir compte de la décision de principe de formuler des objectifs de protection dans le RID, ainsi que des prescriptions élaborées concernant les attelages automatiques numériques.

Les deux points ouverts seront discutés à la prochaine session du Groupe mixte d'experts pour la coordination ainsi qu'à la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».

Commission d'experts du RID

La 57^e session de la Commission d'experts du RID s'est tenue le

24 mai 2022, à la suite de la session du Groupe de travail permanent, afin d'adopter les modifications proposées par les douzième, treizième et quatorzième sessions du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (réunion à distance, 24-26 novembre 2020 ; Genève/hybride, 15-18 novembre 2021 ; Berne/hybride, 23 et 24 mai 2022) pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023. La Commission d'experts du RID a approuvé à l'unanimité les modifications proposées, l'Union européenne exerçant le droit de vote au nom des États membres de l'UE.

Les textes de notification ont été portés à la connaissance des États parties au RID le 1^{er} juillet 2022 par une notification du dépositaire. Les États parties au RID peuvent formuler une objection à l'égard des modifications jusqu'au 1^{er} novembre 2022. Les textes sont disponibles sur le site de l'OTIF (www.otif.org > [Activités](#) > [Marchandises dangereuses](#) > [Notifications](#) > 2023).

Prochaine session

La 15^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu du 23 au 25 novembre 2022. La session du Groupe de travail permanent sera précédée d'une réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » les 21 et 22 novembre 2022.

Jochen Conrad
Katarina Burkhard

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2022

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
4-6 octobre	Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale	Ministère des transports – Royaume-Uni	Londres Royaume-Uni (RÉUNION HYBRIDE)
15-16 novembre	WG TECH 48		Paris - France à confirmer (RÉUNION HYBRIDE)
21-22 novembre	19 ^e session du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
23-25 novembre	15 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2022

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
21-22 septembre	IAA Transportation		Hanovre - Allemagne
27-28 septembre	Atelier EUMedRail	ERA	(VIDÉOCONFÉRENCE)
27-28 septembre	Groupe d'experts sur la mise en œuvre du 4 ^e paquet ferroviaire	Commission européenne	(VIDÉOCONFÉRENCE)
29 septembre	Journée mondiale de la mer 2022	OMI*	Londres Royaume-Uni
18-19 octobre	Railway Days Investment Summit	AIF**	Bucarest - Roumanie
24 octobre	Forum UPU-Rail	UPU	Berne - Suisse
25-28 octobre	Commission pour le droit des transports de l'OSJD dans le domaine des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses	OSJD	Varsovie - Pologne (VIDÉOCONFÉRENCE)
8-9 novembre	Groupe d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'UIC	UIC	(VIDÉOCONFÉRENCE)
8-10 novembre	Commission « Infrastructure et matériel roulant » de l'OSJD	OSJD	(VIDÉOCONFÉRENCE)

*OMI: Organisation maritime internationale

**AIF: Club Feroviar, université de Bucarest et association de l'industrie ferroviaire roumaine

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2022

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
8-11 novembre	112 ^e session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
16-18 novembre	76 ^e session du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC. 2)	CEE-ONU	Genève - Suisse
22-23 novembre	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	(VIDÉOCONFÉRENCE)
28 novembre-6 décembre	61 ^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse
30 novembre-1^{er} décembre	Groupe de travail CIM	CIT	Berne - Suisse



Chères lectrices, chers lecteurs,
Pour vous abonner au Bulletin des transports internationaux ferroviaires, la publication trimestrielle de l'OTIF, prière de bien vouloir envoyer un 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