



Bulletin

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

132^e année
N°1/2024

Bulletin des transports internationaux ferroviaires

ACTUALITÉS OTIF

- 3 L'Assemblée générale du CIT
- 3 Coopération internationale : la CEE-ONU et l'OTIF
- 4 Réunion tripartite annuelle : OTIF - DG MOVE - ERA
- 4 Consultation annuelle du FIT
- 5 Entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg et première session constitutive de l'Autorité de surveillance du Protocole de Luxembourg

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 6 10^e Réunion annuelle des organisations internationales (OCDE) : un partage d'expériences

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE OTIF-COTIF

- 7 Lorsque la sécurité juridique s'allie avec un transport écologique

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 8 Entrée en vigueur de la PTU GEN-E, de la PTU GEN-G et de la PTU ATF révisées
- 10 16^e session de la Commission d'experts techniques

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 12 16^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

15

ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

La Commission préparatoire en sa 12^e et dernière session le 7 mars 2024 et l'Autorité de surveillance du Protocole de Luxembourg en sa session inaugurale le 8 mars 2024 ont pris d'importantes décisions concernant l'établissement de l'Autorité de surveillance, la mise en service du Registre international pour le matériel roulant ferroviaire et surtout :

l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg.

Ainsi, après 17 ans, nous pouvons enfin dire « **mission accomplie** ». Cette entrée en vigueur marque un tournant pour nous tous et pour l'avenir des transports internationaux ferroviaires.

C'est à la 7^e Assemblée générale de l'OTIF, en 2005, que les États membres de l'OTIF avaient donné leur accord pour que l'OTIF assume les fonctions de secrétariat de l'Autorité de surveillance du futur Registre international. Ces fonctions avaient ensuite été définies plus précisément en 2007, à l'article XXII du Protocole de Luxembourg.

Pour l'OTIF, ce nouveau rôle de secrétariat, très différent de ses activités actuelles d'harmonisation du droit international des transports, sera une vraie gageure.

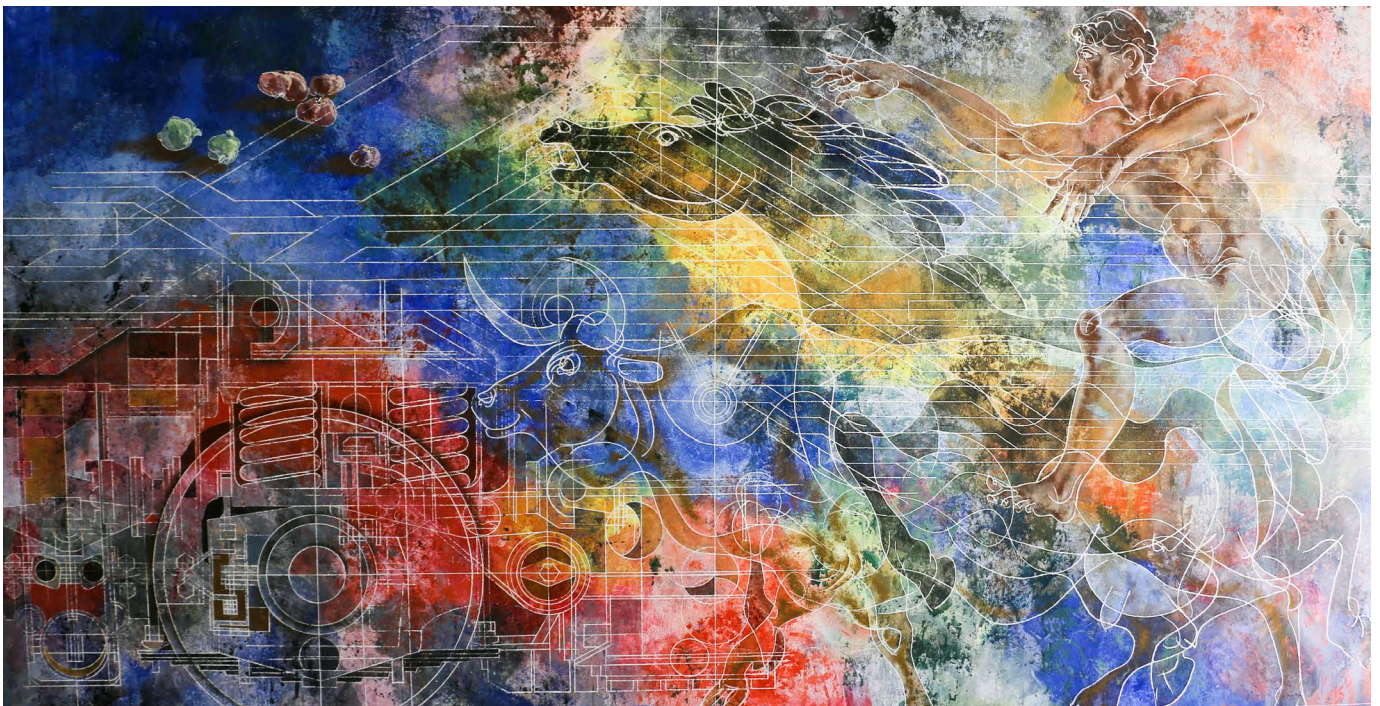
Il est devenu indispensable aux gouvernements et au secteur du rail de disposer d'instruments d'allégement financier pour l'achat de coûteux éléments de matériel roulant ferroviaire. C'est là que le Protocole de Luxembourg trouve sa place.

Le Secrétariat reviendra en détail sur ces événements dans un prochain numéro du Bulletin.

Vous trouverez dans ce premier numéro 2024 des informations sur la visite prévue de longue date du directeur de la division des transports durables de la CEE-ONU à l'OTIF, ainsi que sur les importants événements réguliers de ses partenaires auxquels l'OTIF a de nouveau pu participer.

Bonne lecture !

Wolfgang Küpper
Secrétaire général



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

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU CIT

Le 23 novembre 2023, le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), M. Wolfgang Küpper, a assisté à l'Assemblée générale annuelle du Comité international des transports ferroviaires (CIT). La réunion se tenait à Berne et était présidée par M^{me} Maria Sack, présidente du CIT, et M^{me} Maria Urbańska, vice-présidente du CIT.

M. Küpper a été invité à s'exprimer lors de l'événement. Il a présenté les activités récentes de l'OTIF et la forte complémentarité du travail de l'OTIF avec le travail du CIT.

Il a souligné que, lors de l'événement anniversaire « Les RU CIM et RU CIV : Retours d'expérience et perspectives »

organisé par l'OTIF le 7 novembre 2023 : « *La participation active du CIT, mais aussi des représentants et représentantes du secteur ferroviaire en général, a de nouveau très clairement démontré l'importance revêtue par la coopération étroite avec l'OTIF. Lors de cet événement, la complémentarité si souvent évoquée était sensible et tangible.* ».

Puis il a expliqué que : « *La question fondamentale était de savoir s'il existait un besoin actuel, et le cas échéant de fond, de modifier le droit international des transports ferroviaires, et en particulier les RU CIM et RU CIV. Les discussions sur cette question se sont révélées controversées et il n'a pas pu y être simplement répondu par "oui" ou par "non".* »

Enfin il a mis en lumière : « *Une autre mesure importante pour la complémentarité de l'OTIF et du secteur, et en particulier du CIT, est l'élaboration prévue et décidée d'un guide sur le droit des contrats ferroviaires de la COTIF. Ce guide aura principalement une visée informative, par exemple pour les candidats à l'adhésion à l'OTIF. Il décrira clairement les divers instruments et outils existants, mais ne constituera pas un commentaire sur la COTIF !* ». Il a ensuite invité le Secrétaire général du CIT à discuter du contenu.

Le travail complémentaire avec le CIT doit continuer et le Secrétaire général de l'OTIF remercie chaleureusement le CIT pour son invitation.

COOPÉRATION INTERNATIONALE : LA CEE-ONU ET L'OTIF

Jeudi 25 janvier 2024, M. Wolfgang Küpper, Secrétaire général de l'OTIF, recevait dans les locaux temporaires de l'Organisation à Berne M. Yuwei Li, directeur de la division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU).

M. F. Dionori, chef de la section des réseaux de transport et de la logistique au sein de la division des transports durables de la CEE-ONU, ainsi que M^{me} L. Andriamahatahity et MM. J. Conrad, A. Kuzmenko et B. Leermakers, chefs de département de l'OTIF, assistaient également à la réunion.

La réunion s'est tenue dans

le cadre de la coopération effective et constante qui existe depuis longtemps entre les deux organisations.

À vocation essentiellement informative mais aussi prospective, la réunion a permis d'échanger dans de nombreux domaines des transports internationaux ferroviaires.

Après avoir évoqué les grands rendez-vous qui allaient ponctuer l'année 2024, messieurs Küpper et Li ont salué le travail d'harmonisation et l'étroite collaboration dans le domaine des marchandises dangereuses avec en particulier la tenue semestrielle de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Ensuite, les participants et participante ont souligné la nécessité d'un échange régulier d'informations concernant l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (système URVIS) dans le cadre du Protocole de Luxembourg. En effet, le 8 mars 2024, le Protocole de Luxembourg est entré en vigueur et l'OTIF est désormais le secrétariat de l'Autorité de surveillance, laquelle supervise le fonctionnement du Registre international du matériel roulant ferroviaire.

Puis, sur le plan des affaires juridiques, les discussions ont notamment porté sur le transport ferroviaire international des marchandises et les différents systèmes juridiques y afférents.

Enfin, dernier point à l'ordre du jour, le thème de l'interopérabilité technique dans les transports ferroviaires internationaux a fait l'objet d'une présentation du

Secrétariat de l'OTIF.

Le Secrétaire général de l'OTIF se félicite de cette réunion et remercie le directeur de la division des

transports durables de la CEE-ONU pour sa venue à Berne et la qualité des échanges.

RÉUNION TRIPARTITE ANNUELLE : OTIF - DG MOVE - ERA

La réunion tripartite entre l'OTIF, la direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) s'est tenue à Bruxelles et de façon hybride le 29 janvier 2024.

Cette réunion s'est déroulée dans le cadre de l'arrangement administratif tripartite qui lie l'OTIF, la DG Mobilité et transports et l'Agence. Cet arrangement concerne le partenariat qui existe entre l'Union

européenne et l'OTIF en matière d'interopérabilité technique et de transport des marchandises dangereuses notamment.

Les participantes et participants ont discuté des récents développements au sein de l'OTIF, de l'Agence et de la DG Mobilité et transports. Ils ont également passé en revue les développements à venir dans les domaines de l'interopérabilité technique et des marchandises dangereuses. Puis un résumé sur l'état des approbations

des modifications à la COTIF adoptées aux 12^e et 13^e sessions de l'Assemblée générale de l'OTIF a été présenté. Enfin, l'entrée en vigueur du Protocole ferroviaire de Luxembourg a été évoquée.

Les discussions ont été guidées par les objectifs communs qui animent l'OTIF, l'Agence et la DG Mobilité et transports : davantage de trains à l'international et davantage d'harmonisation des règles pour le secteur ferroviaire.

CONSULTATION ANNUELLE DU FIT

Le mercredi 31 janvier 2024, via la plateforme Zoom, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Wolfgang Küpper, a pris part à la Consultation annuelle avec les organisations internationales du Forum international des transports (FIT).

Les discussions vont contribuer à affiner davantage le programme du Sommet 2024 du FIT « *Greening Transport: Keeping Focus in Times of Crisis* » et à poser les jalons du Sommet 2025 « *Enhancing*

Transport Resilience to Global Shocks ».

L'édition 2024 du Sommet portera principalement sur le rôle du secteur des transports en termes de développement durable, ainsi que la relation qui existe entre les crises climatiques, sanitaires et géopolitiques d'une part et les systèmes de transport d'autre part.

La Consultation annuelle a une fois de plus permis de souligner

l'importance des transports internationaux ferroviaires pour l'établissement d'un système de transports durable à l'échelle mondiale.

Le Secrétaire général de l'OTIF se félicite de cette consultation et remercie le Secrétaire général du FIT pour son invitation.

ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE DE LUXEMBOURG ET PREMIÈRE SESSION CONSTITUTIVE DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE DU PROTOCOLE DE LUXEMBOURG

Le 8 mars 2024, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), en tant que Secrétariat de l'Autorité de surveillance, a déposé auprès de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), dépositaire du Protocole ferroviaire de Luxembourg, le certificat confirmant que le Registre international du matériel roulant ferroviaire était pleinement opérationnel. Conformément à son article XXIII, le Protocole ferroviaire de Luxembourg est entré en vigueur à la date du dépôt du certificat.

Ce même jour, l'Autorité de surveillance du Protocole ferroviaire de Luxembourg s'est réunie à Berne, sous forme hybride, en sa première session constitutive.

Lors de la réunion, les membres de l'Autorité de surveillance, à savoir les représentants et représentantes des parties contractantes au Protocole ferroviaire (à ce jour, Espagne, Gabon, Luxembourg, Suède et Union européenne) ainsi que les représentants et représentantes des États désignés par l'OTIF et l'UNIDROIT, ont approuvé les statuts de l'Autorité de surveillance, ont établi ses règles de procédures et ont également élu la présidence et la vice-présidence de l'Autorité de surveillance.

Les membres ont ensuite examiné l'accord relatif aux fonctions du Secrétariat de l'Autorité de surveillance – accord qui a été conclu entre l'Autorité de surveillance et l'OTIF – avant de

mettre en place une commission d'experts chargée d'assister l'Autorité de surveillance dans l'exercice de ses fonctions.

Enfin, il a été question du fonctionnement du Registre international du matériel roulant ferroviaire, de son établissement, de son budget et des règles qui vont désormais le régir.

Le Protocole ferroviaire de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles met en place un nouveau régime juridique pour la reconnaissance et l'exécution des garanties des prêteurs, des bailleurs et des vendeurs conditionnels lorsque celles-ci sont prises sur le matériel roulant ferroviaire. Le Protocole de Luxembourg hiérarchise trois types de garanties détenues par des créanciers sur les équipements

ferroviaires. Il garantit : un bailleur sous bail, un créancier sous prêt garanti et les droits d'un vendeur dans une vente conditionnelle (où le titre est conservé).

Protocole ferroviaire de Luxembourg : français, allemand, anglais.

L'Autorité de surveillance a la personnalité juridique internationale. Elle est domiciliée à Berne et elle est hébergée par l'OTIF qui en est le secrétariat. L'Autorité de surveillance est représentée par sa présidente ou son président élu.

L'Autorité de surveillance a pour mission de superviser l'exécution du Protocole de Luxembourg, c'est-à-dire de superviser l'établissement et le fonctionnement du Registre international du matériel roulant ferroviaire. C'est dans ce registre consultable 24h/24 et 7j/7 que les garanties sur les équipements ferroviaires détenues par des créanciers seront enregistrées.



10^e RÉUNION ANNUELLE DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES (OCDE) : UN PARTAGE D'EXPÉRIENCES

Les 28 et 29 novembre 2023 à Paris, le chef du département juridique du Secrétariat l'OTIF, M. Aleksandr Kuzmenko, a participé à la 10^e Réunion annuelle des organisations internationales (OI) mise en place par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

Le Secrétariat de l'OTIF participe activement, depuis plusieurs années, au Partenariat des organisations internationales pour une élaboration plus efficace des règles internationales ainsi que pour une meilleure coordination internationale.

Lors de cette réunion anniversaire, les représentants et représentantes

des OI partenaires ont eu la possibilité de définir ensemble leurs priorités communes pour que les instruments internationaux soient toujours plus efficaces et pour penser des solutions aux défis mondiaux.

Le premier jour de la 10^e réunion annuelle, les OI ont partagé leurs défis actuels et à venir et ont discuté des outils qu'elles ont développés ensemble dans le cadre du Partenariat des OI.

La deuxième journée de la réunion était consacrée à la collaboration multilatérale au cours de la prochaine décennie.

Renforcer la coopération de

l'OTIF avec d'autres organisations et associations internationales pertinentes est crucial afin que l'Organisation mène à bien le but qui lui est fixé dans l'article 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

Le Secrétariat de l'OTIF remercie vivement les responsables de l'organisation de cette 10^e Réunion annuelle, notamment pour la richesse des échanges et des enseignements partagés.

LORSQUE LA SÉCURITÉ JURIDIQUE S'ALLIE AVEC UN TRANSPORT ÉCOLOGIQUE

Inscrire une ligne sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1, lettre a), de la COTIF cela signifie que le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur une ligne avec application impérative des RU CIV. En d'autres termes, cette solution permet d'offrir aux clients des chemins de fer un contrat unique, soumis à un seul régime juridique, évitant ainsi le changement entre le droit ferroviaire et le droit maritime et vice-versa et les divers problèmes qui y sont liés (coûts, responsabilités floues, etc.).

Ainsi, en accord avec la France, l'Irlande a prié, le 26 avril 2023, le Secrétaire général d'inscrire dans la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV, conformément à l'article 24, § 3, de la COTIF, les trois lignes maritimes suivantes :

- la ligne entre Dublin Port et Cherbourg, exploitée par l'entreprise irlandaise « Irish Ferries, Ferryport, Alexandra Road, IE - Dublin 1 D01 W2F5 »,
- la ligne entre Rosslare et Cherbourg, exploitée par l'entreprise française « Brittany Ferries, Port du Bloscon - CS 60 072, FR - 29688 Roscoff Cedex »,
- la ligne entre Cork et Roscoff, exploitée par l'entreprise française « Brittany Ferries, Port du Bloscon - CS 60 072, FR - 29688 Roscoff Cedex ».

En application de l'article 24, § 5 de la COTIF, les transports sur ces nouvelles lignes maritimes ont été soumis aux dispositions de la COTIF à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de leur inscription par le Secrétaire général de l'OTIF, soit le 28 mai 2023.

D'après l'expérience du Secrétariat de l'OTIF, ce sont souvent les entreprises ferroviaires ou les compagnies de navigation coopérant avec le secteur ferroviaire qui sont à l'initiative de l'inscription de nouvelles lignes par les États membres de l'OTIF.

La situation a été un peu différente dans le cas des nouvelles lignes entre l'Irlande et la France. C'est ce qui rend ce cas particulièrement intéressant.

L'inscription de ces lignes a été annoncée, le 11 mai 2023 à Paris, par les ministres des transports irlandais et français, MM. Eamon Ryan et Clément Beaune, qui ont notamment souligné que la France et l'Irlande souhaitaient ainsi encourager les voyages par voie ferroviaire et maritime.

Outre une plus grande sécurité juridique, c'est l'incitation à voyager entre les deux pays avec des moyens de transport plus écologiques qui a fortement motivé l'Irlande et la France dans leur décision.

En effet, le communiqué de presse conjoint publié le 16 mai 2023 par le ministère des transports français précise que : « *Pour la même distance parcourue, le ferry émet 1 % de ce qu'émet l'avion en termes de CO₂ par tonne-km, et le train 8 %. Si le temps de trajet est plus long, ces façons de voyager sont de plus en plus souhaitées par les citoyens européens désireux de réduire leur empreinte carbone et de découvrir autrement leur territoire* ».

Afin de relier plus facilement la gare ferroviaire et le terminal de ferry, les transferts dans les ports ont fait l'objet d'efforts particuliers des collectivités locales et sont progressivement simplifiés par un système de circulation de bus et de

navettes, à Dublin et Cork en Irlande, ainsi qu'à Cherbourg et Roscoff en France.

Avant d'atteindre l'objectif final qui est la création d'un billet unique de transport combiné fer-mer, un dispositif intermédiaire de réservation facilitée, à partir des sites Internet de Brittany Ferries et d'Irish Ferries, a été mis en place depuis le 1^{er} septembre 2023. Cette solution provisoire permet de réserver en quelques clics un billet de ferry puis de train.

À plus long terme, les deux sites Internet d'Irish Ferries et de Brittany Ferries permettront de réserver en une seule fois un billet unique comprenant les trajets en train et en ferry.

Cet exemple pourrait encourager les États membres de l'OTIF à favoriser davantage l'usage des solutions de transports multimodes que la COTIF leur offre.

Le Secrétariat de l'OTIF tient vivement à remercier toutes les personnes des ministères des transports irlandais et français qui se sont très activement impliquées pour la concrétisation de l'inscription de ces lignes maritimes dans la « liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV », et salue la mobilisation des opérateurs de ferry exploitant ces lignes maritimes entre la France et l'Irlande.

Ophélie Riquet
Chargée d'action internationale dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires (Ministère français de la transition écologique et de la cohésion des territoires – Bureau de l'interopérabilité ferroviaire)

Iris Gries

ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA PTU GEN-E, DE LA PTU GEN-G ET DE LA PTU ATF RÉVISÉES

À sa 15^e session des 13 et 14 juin 2023 à Berne, la Commission d'experts techniques (CTE) a adopté d'importantes modifications à certaines PTU. Le 1^{er} janvier 2024, ces PTU modifiées sont entrées en vigueur. Qu'est-ce qui change dans les nouvelles versions ?

Révision de la PTU GEN-E concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation

La prescription technique uniforme (PTU) GEN-E a été entièrement révisée et sa version précédente abrogée. Les exigences de la PTU GEN-E s'appliquent aux organismes d'évaluation qui réalisent des évaluations aux fins de l'admission technique dans le cadre des RU ATMF. La PTU GEN-E devrait également être utilisée par les organismes d'accréditation et les autorités compétentes lors de l'accréditation et de la désignation d'organismes d'évaluation. Si les autorités compétentes remplissent elles-mêmes la fonction d'organisme d'évaluation, elles doivent également se conformer à la PTU GEN-E.

La conformité aux PTU dans le cadre de la COTIF doit être contrôlée par des organismes d'évaluation (« évaluation par une tierce partie »). En général, l'évaluation de la conformité d'un produit aux exigences applicables peut être réalisée par une première, deuxième ou tierce partie. Dans le cas de l'évaluation de la conformité d'un véhicule ferroviaire, l'évaluation par une première partie serait une auto-évaluation par le constructeur. L'évaluation de la conformité par une deuxième partie serait une évaluation réalisée par un organisme ayant un intérêt comme utilisateur du véhicule, par exemple l'entreprise ferroviaire en tant qu'utilisateur final ou détenteur du véhicule. L'évaluation par une tierce partie se caractérise en ce qu'elle

est réalisée par une entité qui est indépendante du constructeur du véhicule et qui n'a aucun intérêt comme utilisateur du véhicule.

L'application de la PTU GEN-E garantit que l'indépendance et les qualifications de l'organisation, de la direction et du personnel des organismes d'évaluation sont suffisantes. Cela revêt une importance certaine car tous les États parties doivent pouvoir se fier aux organismes d'évaluation et avoir confiance dans les produits et véhicules qu'ils évaluent. Les organismes d'évaluation conformes aux dispositions de l'UE sont également réputés conformes à la PTU GEN-E. Par conséquent, les résultats des évaluations et les certificats délivrés par les organismes notifiés de l'UE sont également acceptés selon les règles de la COTIF.

Les États parties, ou les organismes d'accréditation en leur nom, doivent informer le Secrétaire général de l'OTIF de leurs organismes d'évaluation et garder ces informations à jour.

La liste des organismes d'évaluation est publiée sur le site Internet de l'OTIF, sous https://otif.org/fr/?page_id=200.

Révision de la PTU GEN-G concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques

Les modifications à la PTU GEN-G en élargissent le champ d'application pour inclure les

évaluations des risques concernant les systèmes de gestion de la sécurité relevant des RU EST. De plus, plusieurs modifications ont été apportées sur le fond et sur la forme, sans effets sur les principes généraux. La PTU révisée s'applique depuis le 1^{er} janvier 2024 aux fins des RU APTU et ATMF, mais ne s'appliquera aux fins des RU EST que lorsque celles-ci seront entrées en vigueur. La PTU révisée remplace la version précédente de la PTU GEN-G.

La procédure d'évaluation et d'appréciation des risques prévue dans la PTU GEN-G devrait être appliquée pour analyser les répercussions en matière de sécurité des changements relatifs aux véhicules et à leur utilisation. Elle est par exemple applicable :

- en cas de changements significatifs de la construction ou de la maintenance pour ce qui est des véhicules réaménagés ou renouvelés ;
- en cas d'admission de nouveaux véhicules, à l'application de la MSC aux termes d'une PTU concernant ces véhicules ;
- en cas d'admission de nouveaux véhicules, au contrôle de l'intégration en sécurité des sous-systèmes au sein d'un véhicule (p. ex. le matériel roulant et la partie embarquée du sous-système « signalisation »), mais seulement lorsque les PTU concernant les sous-systèmes ou la réglementation nationale ne prévoient pas de

règles obligatoires concernant l'intégration en sécurité ;

- en cas d'admission de nouveaux véhicules, au contrôle de l'intégration en sécurité d'un véhicule dans un réseau particulier. Cela n'est cependant obligatoire que si une PTU concernant le véhicule ou les spécifications techniques nationales en vigueur au titre de l'article 12 des RU APTU l'exige. Seuls les risques qui ne font pas l'objet de PTU ou de spécifications techniques nationales sont concernés.

Le processus de gestion des risques doit être suivi par le proposant et sa bonne application et ses résultats font l'objet d'une évaluation indépendante. Celle-ci est réalisée par l'organisme

d'évaluation de la MSC. La PTU GEN-G énonce dans son annexe II les critères devant être respectés par les organismes d'évaluation de la MSC.

Les organismes d'évaluation de la MSC sont listés dans un registre commun à l'OTIF et à l'UE qui est hébergé par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et accessible sous : https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/assessments/bodies/default.aspx.

Révision de la liste des documents techniques figurant à l'appendice I à la PTU ATF concernant les applications télématiques au service du fret

L'appendice I à la PTU ATF

comporte des références et introduit des modifications à des documents techniques qui incluent des codes logiciels nécessaires pour l'échange d'informations et la mise en œuvre harmonisée des dispositions de la PTU ATF. Il est régulièrement mis à jour par la Commission d'experts techniques. Seul l'appendice I ayant été modifié, tous les autres textes de la PTU ATF demeurent valides dans leur version entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Toutes les dispositions adoptées par la Commission d'experts techniques, y compris les versions antérieures, sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF, sous https://otif.org/fr/?page_id=194.

16^e SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

La Commission d'experts techniques se réunira pour sa 16^e session les 11 et 12 juin 2024 à Berne, au format hybride. La Commission d'experts techniques 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. Une fois que les RU EST (appendice H à la COTIF) seront entrées en vigueur, la Commission d'experts techniques sera également compétente pour adopter les annexes à ces nouvelles RU.

La convocation et l'ordre du jour pour la session ont été publiés sur le site Internet de l'OTIF le 22 janvier 2024. La réunion se tiendra à Berne et il sera possible d'y participer en présence ou à distance. Tous les documents concernant les propositions de dispositions contraignantes (point 5 de l'ordre du jour) ont été publiés sur le site Internet de l'OTIF le 18 février 2024 ; les autres documents de travail seront publiés le 15 avril 2024.

La convocation et tous les documents de travail sont publiquement disponibles sur le site Internet de l'OTIF, sous https://otif.org/fr/?page_id=590.

La Commission d'experts techniques (CTE) traitera d'un large éventail de questions, et notamment des propositions suivantes pour l'adoption de règles contraignantes relevant des RU APTU et ATMF :

- Proposition de révision de la PTU concernant les wagons de marchandises (**PTU Wagons**). Les changements proposés incluent des dispositions relatives à la facilitation des transports combinés, aux fonctions de détection et de prévention des déraillements ainsi qu'à la reconnaissance mutuelle de la première admission des wagons dotés d'équipements électriques ou électroniques embarqués. Les règles de mises en œuvre

seront mises à jour de manière à clarifier la manière dont la PTU s'applique aux nouveaux wagons construits selon une conception existante ou lorsque des wagons sont réaménagés ou renouvelés. De plus, certaines références au droit de l'UE seront mises à jour et des règles particulières de mise en œuvre pour la Norvège et le Royaume-Uni seront introduites ;

- Proposition de révision de la PTU concernant le bruit du matériel roulant (**PTU Bruit**). Les changements proposés incluent l'ajout d'une méthode d'évaluation de la conformité des semelles de frein. De plus, certaines références au droit de l'UE seront mises à jour et des règles particulières de mise en œuvre pour la Norvège et le tunnel sous la Manche seront introduites. Les règles de mise en œuvre seront modernisées à l'instar de celles de la PTU Wagons ;
- Proposition de révision de la PTU concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (**PTU CTCI**). Les changements proposés ont pour objet d'aligner la PTU sur les évolutions juridiques au sein de l'UE. Ils incluent l'ajout de définitions et d'exigences relatives au transport combiné ainsi que la mise à jour d'exigences relatives à la

vérification de la compatibilité entre les véhicules et les systèmes de détection des trains.

- Proposition de mise à jour de la liste des documents techniques figurant à l'**appendice I à la PTU** concernant les applications télématiques au service du fret (**PTU ATF**). Régulièrement mis à jour afin de tenir compte du progrès technique, les documents techniques comportent des spécifications informatiques détaillées, par exemple des descriptions des interfaces et processus et des définitions pour les données maîtresses et les listes de codes dans les bases de données.

Un certain nombre d'autres sujets seront également abordés par la CTE. Elle discutera ainsi d'un projet d'**annexe D aux futures RU EST**, laquelle est destinée à être appliquée par les autorités de surveillance dans leurs activités de surveillance des entreprises ferroviaires, en application de l'article 6 des RU EST. L'annexe D ne pourra être formellement adoptée qu'après l'entrée en vigueur des RU EST. La CTE en sa 16^e session examinera le projet de sorte qu'il puisse être adopté sans délai lorsque les RU EST seront entrées en vigueur.

La CTE examinera également le guide d'application de la PTU concernant les locomotives et le

matériel roulant destiné au transport de voyageurs (PTU LOC&PAS) et le document explicatif pour la PTU CTCI.

Enfin, la CTE se penchera sur les résultats des nouvelles étapes de la

veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF et discutera du programme de travail 2024-2025 de la CTE.

Tous les États membres, membres associés et organisations régionales

ayant adhéré à la COTIF sont invités, de même que les parties prenantes conformément à la décision de la CTE à sa 15^e session (voir [Activités > Interopérabilité technique > Commission d'experts techniques > Décisions](#)).

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE

Ouverture de la session

Élection à la présidence

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Présence et quorum
3. Points pour information :
 - 3.1 Informations générales du Secrétariat de l'OTIF
 - 3.2 Rapport du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts techniques (WG TECH)
4. Points relatifs à l'adoption de dispositions contraignantes :
 - 4.1 Révision de la PTU Wagons
 - 4.2 Révision de la PTU Bruit
 - 4.3 Révision de la PTU CTCI
 - 4.4 Modification de l'appendice I à la PTU ATF
5. Points relatifs à l'approbation de guides et recommandations non contraignants :
 - 5.1 Document explicatif sur la PTU CTCI
 - 5.2 Révision du guide d'application de la PTU LOC&PAS
6. Points pour discussion :
 - 6.1 Projet d'annexe D aux RU EST concernant une méthode de sécurité commune pour la surveillance
 - 6.2 Rapport d'avancement sur le développement des RU EST (appendice H à la COTIF)
 - 6.3 Rapport d'avancement sur la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF
 - 6.4 Projet de guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF
 - 6.5 Possible future révision des Règles uniformes ATMF
 - 6.6 Migration des exigences relatives aux wagons depuis le RID vers la PTU Wagons
 - 6.7 Programme de travail de la Commission
7. Divers
8. Prochaine session

La session de la Commission sera suivie, le 13 juin 2024, de la 52^e session du Groupe de travail

permanent sur la technique (WG TECH), qui se réunira à Berne également.

Département de l'interopérabilité technique

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

(Londres, 20-23 novembre 2023)

La 16^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID s'est tenue du 20 au 23 novembre 2023 à Londres, sur invitation du ministère des transports du Royaume-Uni. 15 États parties au RID, l'Union européenne (représentée par la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) ainsi que cinq associations internationales ont pris part aux travaux. La session s'est ouverte avec un message vidéo de M. Huw Merriman, secrétaire d'État aux chemins de fer du Royaume-Uni.

Harmonisation avec la 23^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a approuvé un document préparé par le Secrétariat contenant tous les textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2022 et 2023 et par le Groupe de travail permanent lui-même en novembre 2022. Il a de plus repris toutes les modifications supplémentaires adoptées mi-mai et début novembre 2023 par le groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU compétent pour l'ADR (WP.15) pour autant qu'elles étaient également pertinentes pour les chemins de fer. Une attention particulière a été prêtée aux prescriptions concernant les déchets contaminés par de l'amiant libre ainsi qu'aux facilitations pour l'emballage en commun dans un même emballage extérieur d'emballages intérieurs

de formes et tailles différentes contenant des déchets. La dernière Réunion commune n'ayant pas été en mesure de conclure les discussions sur ces deux thématiques (voir Bulletin 4/2023, p. 21 et 22), elles avaient été renvoyées pour finalisation au WP.15 et au Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID.

Introduction de dispositions sur le transport d'aluminium fondu de numéro ONU 3257

La Réunion commune RID/ADR/ADN a adopté en session (Berne, 20-24 mars 2023) les dispositions élaborées par un groupe de travail informel pour le transport d'aluminium fondu. Sur proposition du groupe de travail informel, la Réunion commune a décidé de n'adopter ces nouvelles dispositions que pour l'ADR, sous réserve d'une décision définitive du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15). Bien que l'aluminium fondu ne soit actuellement transporté que par la route étant donné que le délai entre le remplissage des cuves et la livraison aux industries de transformation est très limité en raison du refroidissement de l'aluminium, il pourrait y avoir des cas où un transport par le rail pourrait être envisagé – notamment par souci de réduction des émissions de CO₂. Aujourd'hui déjà, des métaux fondus sont transportés par le rail sur de courtes distances.

Par conséquent, l'Allemagne et le Secrétariat ont proposé que les prescriptions adoptées pour l'ADR à la 113^e session du WP.15

(Genève, 15-17 mai 2023) soient reprises dans le RID avec quelques adaptations. Les différentes conditions nationales seraient ainsi remplacées par des exigences minimales internationales uniformes.

Le Groupe de travail permanent a adopté cette proposition avec diverses modifications.

Identification du wagon, et le cas échéant du grand conteneur, du conteneur-citerne ou de la citerne mobile, dans le document de transport

Lors de la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars 2023, la France avait proposé d'ajouter au 5.4.0.2 relatif à l'utilisation de documents de transport électroniques une disposition visant à garantir l'identification univoque dans le document de transport électronique du moyen de transport dans lequel des marchandises dangereuses sont transportées.

La Belgique a proposé au Groupe de travail permanent que la modification au 5.4.0.2 adoptée par la Réunion commune soit reprise avec quelques adaptations au 5.4.0.1 du RID, puisque l'identification des wagons, grands conteneurs, conteneurs-citernes et citernes mobiles doit également être possible à partir du document de transport papier.

Étant donné que l'ajout proposé au 5.4.0.1 correspond à la pratique actuelle dans les transports ferroviaires, le Groupe de travail permanent a adopté la proposition et décidé de compléter également le 1.1.4.4 qui régit le transport

de véhicules routiers en trafic ferroutage.

Interprétation du RID

Placardage des caisses mobiles

À la dernière session du Groupe de travail permanent, le Secrétariat de l'OTIF a été prié de préparer une interprétation du RID signalant que les prescriptions relatives au placardage s'appliquent également aux caisses mobiles. Le Groupe de travail permanent a approuvé cette interprétation et autorisé sa publication sur le site Internet de l'OTIF sous : Textes de référence > RID 2023 > Liste d'interprétations du RID.

Propositions de modifications au RID

Actualisation de plusieurs fiches UIC et *International Railway Solutions*

L'Union internationale des chemins de fer (UIC) publie les « fiches UIC », lesquelles constituaient des normes obligatoires du temps où les entreprises ferroviaires étaient encore des entreprises d'État. Ces fiches UIC sont progressivement transformées en « *International Railway Solutions* » (IRS), qui sont en partie normes et en partie meilleures pratiques.

Le RID comportant différents renvois aux fiches UIC et aux IRS, l'UIC a informé le Groupe de travail permanent des mises à jour apportées aux fiches UIC et aux IRS.

Le Groupe de travail permanent a examiné les modifications apportées et adopté une adaptation des renvois aux nouvelles éditions des IRS. Le nouveau renvoi à la 3^e édition de l'IRS 50592 (« Unités de transport intermodal à transbordement vertical, autres

que semi-remorques, aptes au transport sur wagons – Exigences minimales ») n'a toutefois été approuvé qu'à titre temporaire puisque l'ADR fait également référence à cette IRS et qu'il faut donc attendre la décision de la Réunion commune.

Vérification de la bande orange sur les wagons-citernes

Selon le 5.3.5, les wagons-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés, liquéfiés réfrigérés ou dissous doivent être marqués d'une bande orange d'environ 30 cm de large, entourant la citerne à mi-hauteur. Concernant la teinte exacte, une note de bas de page renvoie à la description des panneaux orange dans le nota du 5.3.2.2.1. Dans le même temps, le RID comporte au 6.8.4 e) la disposition spéciale pour le marquage des citernes TM 6 qui exige qu'une bande orange selon le 5.3.5 soit apposée. La disposition spéciale TM 6 est associée à 141 gaz au total dans le tableau A du RID.

Le Groupe de travail permanent a été avisé d'un problème constaté lors de la dernière réunion du groupe de coopération administrative pour la surveillance des marchés (groupe ADCO) dans le cadre de la directive 2010/35/UE relative aux équipements sous pression transportables. La question s'est posée de savoir à qui il incombait de vérifier la bande orange lorsque la couleur s'estompe au fil du temps.

Le Groupe de travail permanent a constaté que la responsabilité pour le marquage correct était répartie entre plusieurs intervenants selon le 1.4.2 du RID : l'expéditeur, le transporteur, le remplisseur, l'exploitant du wagon-citerne et l'organisme de contrôle. Dans la mesure où il s'agit d'un marquage permanent, le Groupe de travail

permanent a estimé à la majorité que la conformité aux prescriptions doit être contrôlée dans le cadre de l'épreuve initiale, puis lors des contrôles et épreuves intermédiaires et périodiques.

Il n'a pas été donné suite à la proposition soumise oralement pendant les discussions de ne plus utiliser de bande orange comme sur les véhicules-citernes et conteneurs-citernes, dans la mesure où une proposition officielle dûment justifiée et analysant en détail les répercussions sur la sécurité serait nécessaire.

Recommandations du Groupe mixte d'experts pour la coordination

Le Groupe mixte d'experts pour la coordination est un groupe de travail ad hoc ayant pour but de contribuer à l'évolution juridique cohérente du RID et du droit ferroviaire général (législation ferroviaire relative à l'interopérabilité et la sécurité) et d'éviter les exigences contradictoires pour les véhicules et l'exploitation ferroviaire en ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Conjointement organisé par le Secrétariat de l'OTIF et la Commission européenne, le Groupe mixte réunit des experts et expertes des marchandises dangereuses et des chemins de fer venant des États membres, ainsi que des représentants et représentantes des secteurs économiques concernés.

Le RID comporte à divers endroits des exigences techniques pour les wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses. Il prévoit ainsi plus précisément :

- une règle générale selon laquelle les wagons-citernes et wagons-batteries doivent pouvoir résister, avec la masse maximale admissible de

chargement, aux sollicitations qui se produisent lors du transport ferroviaire ;

- une distance minimale entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir de 300 mm ;
- une capacité minimale d'emmagasinage dynamique de 70 kJ des tampons des wagons-citernes et wagons-batteries destinés au transport de gaz ;
- des dispositifs d'absorption d'énergie pouvant absorber au moins 800 kJ par côté frontal du wagon pour les wagons-citernes destinés au transport de certaines matières à l'état liquide et de gaz, ainsi que pour les wagons-batteries ;
- des mesures visant à empêcher les chevauchements de tampons et à limiter les dommages en cas de chevauchements ;
- la possibilité d'équiper les wagons destinés au transport de marchandises dangereuses de dispositifs de détection de déraillements.

Les travaux de la dernière session du Groupe mixte (Berne/hybride, 6 septembre 2023) ont été préparés dans le cadre d'ateliers organisés par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, auxquels des expertes et experts des marchandises dangereuses et des chemins de fer ont participé. Le but de ces ateliers était de transférer les exigences relatives aux véhicules listées ci-dessus dans les prescriptions techniques uniformes (PTU) applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international de l'OTIF et dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) du système ferroviaire de l'Union européenne afin de faciliter l'évaluation des exigences du RID par les

organismes d'évaluation visés par les PTU et les organismes notifiés visés par les STI et de minimiser le dédoublement des contrôles et les contradictions dans le processus d'évaluation. Ce transfert facilitera également la future introduction des attelages automatiques numériques et d'autres exigences relatives à la sécurité.

Le Groupe de travail permanent a approuvé les propositions du Groupe mixte pour l'adaptation des dispositions existantes du RID et pour l'introduction d'objectifs de sécurité généraux dans une nouvelle section 7.1.2. Cette section comportera également de nouvelles dispositions spéciales pour l'équipement des wagons, qui renverront aux PTU dans lesquelles seront transférées les exigences relatives aux véhicules figurant jusqu'ici dans RID.

En plus de la Commission d'experts du RID, la refonte des prescriptions doit encore être approuvée par la Commission d'experts techniques de l'OTIF, ainsi que par le Comité pour le transport de marchandises dangereuses et le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) de la Commission européenne. Dans la mesure où ce processus ne sera probablement pas terminé avant l'adoption formelle des modifications 2025 au RID par la Commission d'experts du RID en mai 2024, ces changements n'entreront en vigueur dans le RID, les PTU et les STI que le 1^{er} janvier 2027.

Traductions nationales du RID

Le Secrétariat a rappelé aux États parties au RID de lui transmettre des liens vers leur traduction nationale respective du RID afin que ceux-ci puissent être publiés sur le site Internet de l'OTIF. La Belgique, le Danemark, la Finlande, la Lettonie, la Norvège, les Pays-Bas,

la République tchèque et la Suède ont déjà communiqué leurs liens. Ils figurent sur le site Internet de l'OTIF (www.otif.org) sous Textes de référence > RID 2023.

Remerciements à M. Alfons Hoffmann et M. Henk Langenberg



Informé du prochain départ à la retraite de M. Henk Langenberg (Pays-Bas) et de M. Alfons Hoffmann (Allemagne), le Groupe de travail permanent les a remerciés tous deux pour leur longue et active collaboration aux travaux de la Commission d'experts du RID : M. Hoffmann pour son organisation de nombreuses réunions de groupes de travail en Allemagne et M. Langenberg tout particulièrement pour sa cordialité et son humour. Le Groupe de travail a souhaité aux deux délégués une longue et heureuse retraite.

Prochaine session

La 17^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu les 22 et 23 mai 2024. La session du Groupe de travail permanent sera suivie, l'après-midi du 23 mai 2024, par la 58^e session de la Commission d'experts du RID, lors de laquelle toutes les modifications devant entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2025 seront formellement adoptées.

Jochen Conrad

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2024

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
25-28 mars	Réunion commune RID/ADR/ADN	CEE-ONU	Berne - Suisse
16-18 avril	6 ^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale	*	Vienne - Autriche
22-23 mai	17 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse
23 mai	58 ^e session de la Commission d'experts du RID		Berne - Suisse
11-12 juin	16 ^e session de la Commission d'experts techniques		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
13 juin	52 ^e session du Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH)		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)
18-19 juin	139 ^e session du Comité administratif		Berne - Suisse
17 septembre	Groupe mixte d'experts pour la coordination		Berne - Suisse (RÉUNION HYBRIDE)

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2024

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
25-26 mars	Réunion de lancement du projet « Leveraging Trans-Asian Railway for efficient and resilient transport network in ASEAN and beyond »	**	Jakarta - Indonésie (RÉUNION HYBRIDE)
2-5 avril	115 ^e session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	CEE-ONU	Genève - Suisse
9-10 avril		UNIDROIT	Rome - Italie
15 avril	Réunion entre l'OTIF et le BMK	*	Vienne - Autriche
24-25 avril	Conférence de traduction pour l'ADN	ZKR/CCNR	Strasbourg - France
29-30 avril	Réunion d'experts sur la connectivité des transports et la logistique	CESAP-ONU	Bangkok - Thaïlande

* Ministère fédéral autrichien de la protection du climat, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie (BMK)

** Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN)

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF EN 2024

DATE	RÉUNION	ORG.	LIEU
7 mai	Séminaire international sur la gestion des déchets et le transport ferroviaire	CIT	Genève - Suisse
22-23 mai	Forum international des transports – Sommet 2024	FIT - OCDE	Leipzig - Allemagne
3-6 juin	Groupe de travail temporaire sur l'annexe 2 au SMGS « Dispositions pour le transport de marchandises dangereuses »	OSJD	Varsovie - Pologne
6-7 juin	Journées bernoises	CIT	Berne - Suisse
24 juin - 3 juillet	64 ^e session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU	CEE-ONU	Genève - Suisse
25-26 juin	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne	Bruxelles - Belgique (RÉUNION HYBRIDE)
20-23 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