

Bulletin

124^e année : n° 3/2016

OTIF

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

Un droit ferroviaire unifié pour rapprocher l'Europe, l'Asie et l'Afrique



SOMMAIRE

ACTUALITÉS

OTIF

- 4 La Chine et l'OTIF signent un premier accord

COTIF

- 5 Retrait des réserves de la République tchèque

TRANSMETTRE ET RAYONNER

- 6 L'OTIF, partie prenante au projet eurasiatique d'acheminement ferroviaire d'envois postaux
6 Discours pour une coopération renforcée
7 La Conférence mondiale sur le fret ferroviaire de l'UIC
8 « L'interopérabilité au-delà de l'UE », un projet à suivre
8 L'OTIF, le séminaire de l'ETCR et le Collège d'Europe

ÉVOLUTION DU DROIT FERROVIAIRE

TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 9 9^e Commission d'experts techniques
12 Le « pilier technique » du quatrième paquet ferroviaire

MARCHANDISES DANGEREUSES

- 14 6^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Berne, 23 et 24 mai 2016)

DROIT DES TRANSPORTS

- 16 Groupe de travail « RU CUI » : préparation d'un projet de texte pour la Commission de révision

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

Photos:

Valerio Compagnone-OTIF
OTIF Staff

FS - Italiane
UIC



La mission historique de l'OTIF est de faciliter les transports ferroviaires internationaux. Aujourd'hui, le développement des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie donne un sens différent à cette question. Le concept de nouvelle route de la soie, porté aussi bien par la Chine que par les pays d'Asie centrale, repose sur l'émergence d'un réseau de routes terrestres servant de support au développement des échanges.

Il est en ce sens erroné de voir ce projet comme devant conduire à une route ou un axe privilégié. Son succès s'appréciera plutôt à l'aune de sa capacité à créer des connexions efficaces entre les différents pays traversés. Cette condition est d'autant plus importante que le transport ferroviaire de fret n'est jamais aussi efficace que lorsque les trafics sont symétriques et minimisent ainsi l'obligation d'avoir des circulations de trains à vide.

Le Secrétariat de l'OTIF s'emploie de façon pragmatique à développer les outils juridiques nécessaires.

Vous trouverez ainsi dans l'article consacré à la Commission d'experts techniques de juin 2016 les premières discussions sur un concept d'interopérabilité au-delà de l'Union européenne. Développé pour et par les principaux acteurs, il devrait permettre à terme d'améliorer fortement la compétitivité du rail sur les très longues distances en préservant l'harmonisation des réglementations de l'OTIF et de l'UE. Relevant d'une approche complémentaire, les travaux sur le contrat d'utilisation de l'infrastructure (CUI) devraient permettre d'offrir une base légale à un contrat uniforme d'allocation des sillons pour le trafic international.

Enfin, je voudrais me féliciter de la signature le 12 juillet 2016 d'un mémorandum d'accord avec l'Administration nationale des chemins de fer chinoise (NRA) portant sur la collaboration entre nos deux institutions. Je veux y voir le signe que notre engagement en faveur d'une approche globale pour le trafic international trouve un écho grandissant.

François Davenne

LA CHINE ET L'OTIF SIGNENT UN PREMIER ACCORD

Le 12 juillet 2016 à Berne, le Secrétariat de l'OTIF a eu le plaisir de recevoir la visite de représentants de l'Administration nationale des chemins de fer chinoise (NRA).

Dans le cadre du projet chinois « *Belt and Road* », la NRA a exprimé son intérêt pour l'Organisation et pour le cadre juridique qu'offre la COTIF : un cadre juridique harmonisé qui facilite le passage des frontières.

La journée s'est déroulée au siège de l'OTIF à Berne en présence de M. Lu Dongfu, directeur de l'Administration nationale des chemins de fer et vice-ministre des transports, M. Chu Feiyue, directeur général du département de la supervision des équipements, M. Mi Long, directeur général du département de la supervision de la construction, M. Wang Jiayu, directeur général adjoint du département des relations extérieures, et M. Wang Jianfei, directeur adjoint du département des affaires générales.



M^{me} Elizabeth Hirst, directrice générale de Regulis SA, M. Howard Rosen, président du Rail Working Group, et M. Erik Evtimov, suppléant du Secrétaire général du CIT, étaient également présents.

Le Secrétariat de l'OTIF a présenté les différents atouts des instruments juridiques et techniques de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Les participants ont pu échanger sur les grands enjeux du trafic ferroviaire euro-asiatique

dans le contexte des nouvelles routes de la soie et des liens de travail se sont tissés entre les deux institutions.

En fin d'après midi, la NRA et l'OTIF ont signé un mémorandum d'accord (MoU) qui définit les premiers éléments de leur coopération et notamment :

1. la réalisation d'échanges en termes de réglementation portant sur les transports ferroviaires directs, les normes techniques ferroviaires, le tracé des corridors de transport, etc. ;
2. la promotion du recours à la lettre de voiture commune CIM/SMGS pour les transports ferroviaires directs entre l'Asie et l'Europe avec l'étude des problèmes qu'il soulève et la recherche de solutions à ces problèmes ;
3. l'examen des problèmes posés par l'exploitation de trains de marchandises sino-européens et la recherche de solutions à ces problèmes.

Les termes de cette coopération s'inscrivent dans un contexte de développement et d'amélioration du transport ferroviaire entre l'Asie et l'Europe.

Le MoU marque le début d'une collaboration entre la Chine et l'OTIF. Il traduit l'intérêt de la Chine pour les outils juridiques et techniques de l'OTIF. Il in-

L'Administration nationale des chemins de fer et la Compagnie des chemins de fer chinois ont été créées pour distinguer questions administratives et questions commerciales dans le domaine ferroviaire.

L'Administration nationale des chemins de fer est responsable de la recherche sur la politique ferroviaire, le plan de développement, la réforme institutionnelle et d'autres questions administratives qui incombent à l'ancien ministère des chemins de fer et est chargée de l'établissement des normes techniques ainsi que du contrôle de la sécurité ferroviaire et de la qualité de l'exploitation et de la construction.

Elle a également pour mission d'établir les normes de l'industrie ferroviaire chinoise ainsi que la coopération intergouvernementale pour les chemins de fer.

dique également la volonté de la Chine d'étudier la possibilité d'une éventuelle adhésion à l'OTIF.

Le Secrétariat se félicite d'un tel accord qui constitue une étape fondatrice pour la coopération avec la République populaire de Chine.



RETRAIT DES RÉSERVES DE LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

Le 29 juillet 2016, la République tchèque a déposé son instrument de retrait de réserves avec effet immédiat auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

Le 8 décembre 2008, en vertu de l'article 42, § 1, de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), la République tchèque avait déclaré ne pas appliquer :

- les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure

en trafic international ferroviaire (RU CUI, appendice E COTIF),

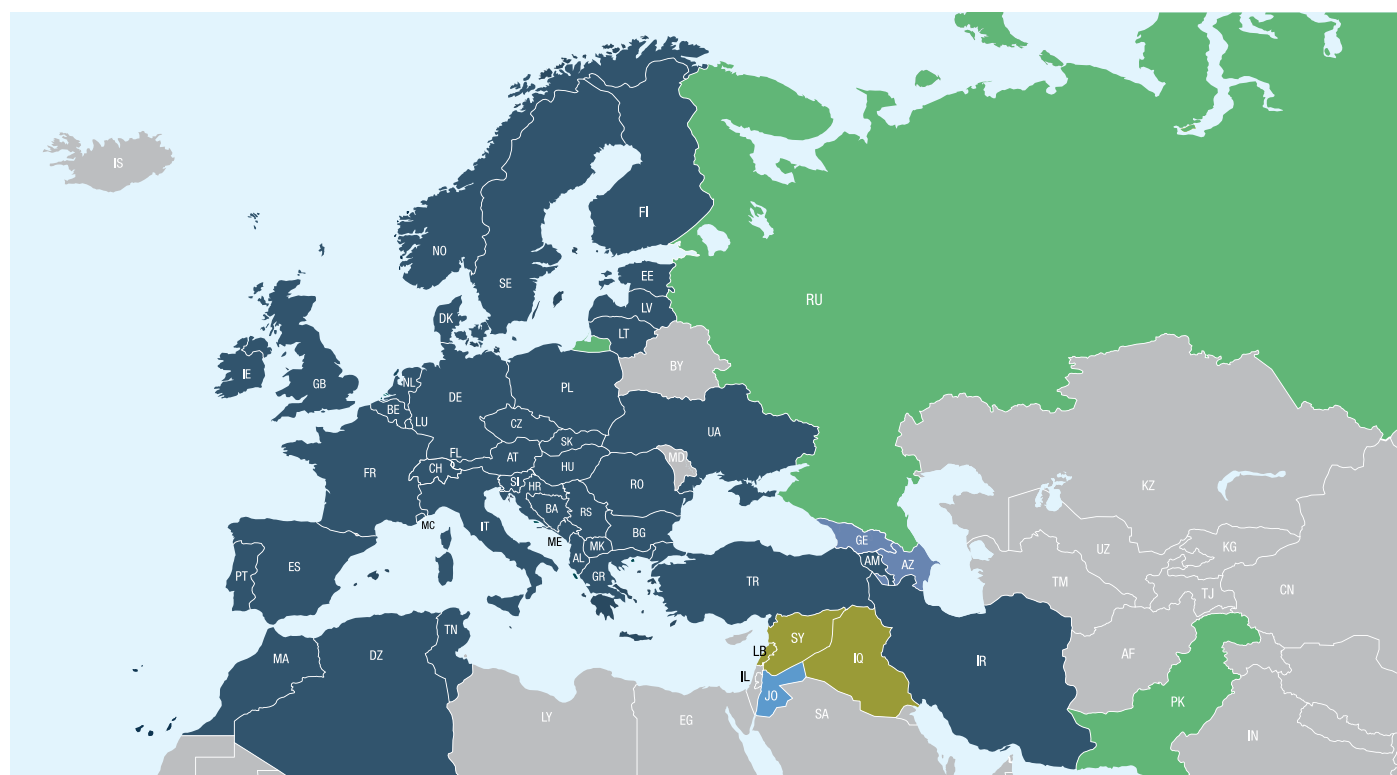
- les Règles uniformes concernant la validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (RU APTU, appendice F COTIF),

- les Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (RU ATMF, appendice G COTIF).

Désormais, et ce depuis le 29 juillet 2016, c'est sur environ 9 500 km de réseau ferroviaire supplémentaires, soit l'ensemble des lignes ferroviaires tchèques, que les Règles uniformes CUI, APTU et ATMF s'appliquent.

La République tchèque est un État membre très actif au sein de l'OTIF et impliqué dans les développements du droit ferroviaire international. Le Secrétariat de l'OTIF se félicite de ce retrait qui permet l'application homogène des règles uniformes de la COTIF sur l'ensemble du territoire européen.

Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices État au 15 août 2016



● Tous les appendices de la COTIF (42)*

● Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2)

● Sans CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)

● Suspension de la qualité de membre (3)

● Membres associés (1)

*GB: Sans CUI (1)

L'OTIF, PARTIE PRENANTE AU PROJET EURASIATIQUE D'ACHEMINEMENT FERROVIAIRE D'ENVOIS POSTAUX

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT), l'Union postale universelle (UPU) et le Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) ont signé en mars 2016 un mémorandum d'accord (MoU). Cet accord a pour but d'explorer la faisabilité et l'implémentation d'un projet d'acheminement ferroviaire de colis postaux en trains de conteneurs, de la Chine à l'Europe, et vice versa.

Dans ce contexte, le Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, a été invité par le Secrétaire général du CCTT,

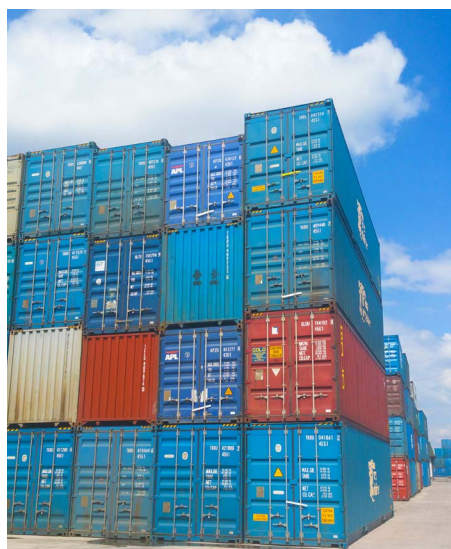
M. Bessonov, à participer au séminaire « Transport ferroviaire international des envois postaux » les 24 et 25 avril 2016 à Moscou.

Les participants étaient nombreux et leur diversité était représentative des enjeux du projet : experts, représentants des chemins de fer, de la poste (UPU), des douanes, avec l'Organisation mondiale des douanes, et des sociétés de transport et de logistique de Chine, du Kazakhstan, de Russie, de Biélorussie, de Pologne et d'Allemagne.

Pendant ce séminaire, les participants ont pu évaluer le premier test pilote réalisé.

À la suite de cette conférence, les participants ont adopté une déclaration qui affirme davantage l'utilité du projet et prévoit la mise en place d'un programme de travail.

Le Secrétariat de l'OTIF est heureux de participer à ce projet en tant qu'observateur, conseiller et expert juridique.



DISCOURS POUR UNE COOPÉRATION RENFORCÉE

Du 7 au 10 juin 2016 se tenait à Bakou en Azerbaïdjan la 44^e session de la Conférence des ministres de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD).

Réunion importante et solennelle, cette conférence de l'OSJD est l'occasion de faire le bilan de l'année passée, de passer en revue les travaux institutionnels en cours et d'adopter des textes et décisions.

Le Secrétaire général de l'Organisation

intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), M. Davenne, a été invité à s'exprimer. Honoré, il a souligné l'importance de la collaboration entre l'OSJD et l'OTIF :

« Permettez-moi pour commencer de féliciter l'OSJD pour ses 60 ans de travail au service du rail. Ma présence ici à Bakou aujourd'hui symbolise selon moi la complémentarité des approches de l'OSJD et de l'OTIF.

En 2015, l'Azerbaïdjan est devenu le

50^e État membre de notre organisation, prouvant ainsi que le développement des chemins de fer passe par la construction de ponts entre nos différents États membres. Ici, à Bakou, lieu de rencontre de l'Europe et de l'Asie, nous nous engageons tous pour un trafic ferroviaire sans solution de continuité. Nous le savons, l'essor du transport ferroviaire entre l'Asie et l'Europe permettra non seulement de développer les relations économiques, mais aussi de soutenir l'efficacité carbone dans les transports et nous apportera une meil-

leure compréhension mutuelle.

L'OTIF et l'OSJD sont en quelque sorte des organisations sœurs. Historiquement, nos systèmes ferroviaires sont distincts, mais nos points communs sont plus forts que nos différences.

Dans ce cadre, la position commune signée par l'OSJD et l'OTIF en 2003 est une clef de la poursuite de notre fructueuse collaboration.

Nous nous occupons collectivement de la réglementation mais si nous voulons

définir des règles du jeu équitables pour les transports ferroviaires entre l'Europe et l'Asie, il faudra que nous partagions une vision commune. »

Puis, tourné vers le futur, il a rappelé que :

« S'appuyant sur leur position commune, l'OSJD, le CIT et l'OTIF sont parvenus à mettre au point une lettre de voiture commune, largement utilisée dans les corridors eurasiatiques.

Je suis convaincu que nous allons en-

core renforcer ce partenariat et saurons approfondir notre coordination sur d'autres questions, comme les contrats uniformes pour le fret et les modèles communs d'échange de données.

En effet, l'avenir du rail sera assurément numérique et si le secteur veut profiter de ces nouvelles opportunités de croissance, il devra élaborer ses propres règlements internationaux.

Je terminerai en présentant tous mes vœux de réussite pour la mise au point de la nouvelle convention de l'OSJD. ».

LA CONFÉRENCE MONDIALE SUR LE FRET FERROVIAIRE DE L'UIC



Sous le haut patronage du ministère néerlandais de l'infrastructure et de l'environnement et en coopération avec les *TEN-T Days* de la Commission européenne,

l'Union internationale des chemins de fer (UIC) a organisé les 22 et 23 juin 2016 à Rotterdam la 5^e édition de la Conférence mondiale sur le fret ferroviaire (GRFC).

Les messages délivrés étaient clairs : le futur du fret ferroviaire passe par une orientation client plus prononcée, davantage de complémentarité, de collaboration et d'interconnectivité.

Le Secrétaire général de l'OTIF, M. Davenne, a pris la parole lors de la session n° 1 « De Shanghai à Rotterdam : le concept du pont terrestre après 10 ans » et lors de la phase conclusive de la Conférence.

Il a particulièrement insisté sur le rôle de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et de son appendice B (CIM). Telle une toile de fond, la COTIF pose un cadre juridique qui permet au secteur de faciliter les échanges internationaux, de développer l'interopérabilité technique ainsi que de créer des modèles de contrat comme le *Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU)* : un contrat multilatéral fondé sur la COTIF et son appendice D (CUV).

Cette 5^e édition de la GRFC a été un succès avec des échanges d'idées à la fois concrètes et de haut niveau.



« L'INTEROPÉRABILITÉ AU-DELÀ DE L'UE », UN PROJET À SUIVRE

L'interopérabilité au-delà de l'UE, projet porté par le Secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), consiste à faire de l'interopérabilité une réalité pour les États membres de l'OTIF (Bulletin n°2-2016, page 15).

Ce projet a été présenté à différents partenaires tels que l'Agence ferroviaire européenne lors de la 88^e Assemblée générale de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), le 6 juillet à Rome.

En effet, lors d'une réunion de travail cet hiver, M. Jean-Pierre Loubinoux, directeur général de l'UIC, avait invité M. François Davenne, Secrétaire général de l'OTIF, à en faire une présentation devant l'ensemble des membres de l'UIC.



C'est ainsi que le 6 juillet, le Secrétaire général de l'OTIF a expliqué ce projet du plus haut intérêt pour les membres de l'UIC. Il a aussi

pu souligner la collaboration solide qui existe entre l'UIC et l'OTIF. Le Secrétaire général se félicite de cette invitation.

L'OTIF, LE SÉMINAIRE DE L'ETCR ET LE COLLÈGE D'EUROPE

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.

M. Bas Leermakers, chef du département technique du Secrétariat de l'OTIF, intervient chaque année et présente l'Organisation et la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Il se prête ensuite à un jeu de ques-

tions-réponses avec les participants. Ce cours de deux heures est une mise en perspective. Il apporte à ce

séminaire européen une dimension internationale bien au-delà de l'UE.



9^e COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

La Commission d'experts techniques (CTE) s'est réunie pour sa 9^e session les 7 et 8 juin 2016 à Berne. La réunion était construite autour de trois grands axes : le compte-rendu des développements survenus depuis la dernière session en juin 2015, l'adoption de modifications de la réglementation existante et le programme de travail pour la période à venir.

La décision y a été prise de lancer un projet-cadre sur l'interopérabilité au-delà de l'UE, lequel demandera une étroite coopération de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et de la Commission européenne ainsi qu'une forte implication des États de l'OTIF non membres de l'UE.

Développements survenus depuis la 8^e session

Le Secrétariat de l'OTIF a informé la CTE du travail accompli par le groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) depuis la précédente session en juin 2015.

Grâce à la très bonne coopération entre l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (anciennement « Agence ferroviaire européenne »), la Commission européenne, le WG TECH et le Secrétariat de l'OTIF, les États non membres de l'UE ont pu être informés de toutes les évolutions pertinentes au sein de l'UE et leurs intérêts ont pu être représentés.

Sur le fond, la CTE a été avisée des questions discutées par le WG TECH comme la mise au point de spécifications pour les voitures interchangeables et la manière dont les applications télématiques pour le fret pourraient être intégrées dans la COTIF.

Les États membres suivants avaient modifié leur application des APTU et ATMF depuis la session précédente :

- la Suède (ratification de la COTIF 1999 sans réserves),
- l'Irlande (ratification de la COTIF 1999 sans réserves),
- la France (retrait des réserves sur les ATMF avec effet au 1.7.2015),
- la Slovaquie (retrait des réserves

sur les APTU et ATMF avec effet au 27.8.2015),

- le Royaume-Uni (retrait des réserves sur les APTU et ATMF avec effet au 28.8.2015),
- Monaco (retrait des réserves sur les ATMF avec effet au 15.1.2016).

Adoption de modifications de règles existantes

Le WG TECH avait préparé des propositions de modifications des prescriptions techniques uniformes pour les wagons (PTU WAG) et pour la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques (PTU GEN-G).

La CTE a adopté les modifications proposées pour la PTU WAG, qui portaient en particulier sur l'introduction du constituant d'interopérabilité (CI) « éléments de frottement pour freins agissant sur la table de roulement » (semelles de frein), sur les méthodes d'évaluation pour ce CI, sur la validité de ses certificats d'examen et sur les dispositions transitoires le concernant. Ainsi, les organismes d'évaluation sont habilités à certifier les semelles de frein composites, par exemple, selon des méthodes d'évaluation harmonisées.

Les modifications ont également porté sur les sujets suivants :

- clarification de l'utilisation de la

Les semelles de frein en matériaux composites

Traditionnellement, la plupart des wagons sont équipés de semelles de freins en fonte qui, pour le freinage, frottent sur la table de roulement, avec comme effet indésirable de rendre rugueuse la table de roulement des roues en acier. Ces rugosités engendrent des vibrations entre les roues et les rails, à l'origine de bruit en circulation.

Remplacer les semelles en fonte par des semelles en matériaux composites réduit nettement la rugosité des roues et donc le bruit.

Les méthodes d'évaluation harmonisées pour les semelles composites visent à garantir que les nouvelles semelles de frein sont évaluées de manière harmonisée afin qu'elles puissent être utilisées en toute sécurité dans toutes les conditions climatiques et d'utilisation définies.

marque « GE » dans l'appendice C : cette marque est utilisée par les entreprises ferroviaires pour indiquer les caractéristiques techniques des wagons pouvant être utilisés à l'international ;

- amélioration de la cohérence entre les dispositions de l'UE et de l'OTIF

sur la traçabilité des essieux au point 4.2.3.6.4 ;

- référence à la nouvelle procédure CV d'évaluation de la conformité (essai en service) : cette procédure décrite dans la PTU GEN-D (Procédures d'évaluation) peut être utilisée dans le cadre de la PTU WAG pour l'évaluation des semelles de frein ;
- mise à jour des références aux normes.

La CTE a ensuite adopté, à la suite de modifications équivalentes au sein de l'UE, des modifications de la PTU GEN G sur la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques, dont le but est de faciliter la reconnaissance mutuelle entre les États des résultats des évaluations concernant les sous-systèmes structurels et les véhicules, en particulier lorsque une estimation explicite du risque est utilisée. Dans de tels cas, des objectifs de conception harmonisés pourraient être utilisés pour démontrer l'acceptabilité des risques résultant de défaillances des fonctions d'un système technique. Par ailleurs, afin de distinguer l'acceptation des risques associés aux systèmes techniques de l'acceptation des risques d'exploitation et du risque général à l'échelle du système ferroviaire, le terme « critères d'acceptation des risques » a été remplacé par « objectifs de conception harmonisés » pour les systèmes techniques.

Le 23 juin 2016, le Secrétariat de l'OTIF a notifié les décisions de la CTE et les modifications concernées, conformément à la procédure décrite à l'article 35, § 3 et 4, de la Convention¹.

Elles entreront en vigueur le premier jour du sixième mois suivant la notification, c'est-à-dire le 1^{er} décembre 2016.

Avant leur entrée en vigueur, le

Secrétariat de l'OTIF publiera les modifications et une version consolidée des PTU sur le site internet de l'Organisation. Ces versions consolidées ne sont fournies que pour information.

Afin de faciliter la compréhension des principes de la PTU GEN-D, laquelle établit les procédures d'évaluation de la conformité aux PTU, le Secrétariat a rédigé et a soumis à la CTE pour examen un document explicatif. Approuvé par la CTE, il a été publié sur le site Internet de l'OTIF.

Programme de travail pour la période à venir

La CTE a fait bon accueil au programme de travail 2016/2017 proposé par le Secrétariat, construit autour de cinq grands groupes d'activités :

1. travailler dans un cadre de coordination, en particulier pour représenter les intérêts des États de l'OTIF non membres de l'UE dans les travaux pertinents de l'UE,
2. réviser et modifier la réglementation existante, en particulier pour suivre étroitement les travaux de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sur les dispositions de l'UE ayant un équivalent dans la COTIF, comme la STI WAG, la STI LOC&PAS et les dispositions sur les entités chargées de l'entretien,
3. surveiller l'application des dispositions techniques et en particulier aider les États membres à appliquer correctement les dispositions techniques de la COTIF,
4. veiller à la coordination interdisciplinaire, en particulier avec les experts du RID,
5. s'appuyer sur une feuille de route

La Commission d'experts techniques

La Commission d'experts techniques (CTE) est l'une des quatre commissions de l'OTIF établies par l'article 13 de la COTIF. Définies à l'article 20 de la COTIF, ses compétences incluent en particulier l'adoption des prescriptions techniques uniformes et d'autres questions liées aux APTU et ATMF. Tous les États appliquant ces deux appendices sont membres de la commission, soit actuellement 42 États.

La CTE s'est réunie pour la première fois en juillet 2006, quelques jours seulement après l'entrée en vigueur de la COTIF 1999. M. Roland Bacher (Suisse) en a présidé toutes les sessions à ce jour.

30 États membres étaient présents ou représentés à la 9^e session de la CTE, dont 29 disposaient du droit de vote. Le quorum y était donc atteint. L'Azerbaïdjan, dont c'était la première participation, n'appliquent pas les appendices F et G à la COTIF et ne disposaient donc pas du droit de vote. La Communauté européenne du rail (CER) était également représentée.

générale pour le développement de la réglementation technique (les évolutions relatives à la PTU ATF et à l'interopérabilité au-delà de l'UE sont ici de première importance).

PTU ATF

La CTE a chargé le WG TECH de préparer pour la CTE 10 une proposition pour la transposition en une PTU de la STI relative aux applications télématiques au service du fret

¹ Les modifications entrent en vigueur pour tous les États parties le premier jour du sixième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux États membres.

(STI ATF) et de renvoyer aux appendices publiés et régulièrement mis à jour sur le site de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, notamment le modèle de données et de message au format XML. Ainsi, les dispositions juridiques seront intégrées dans la COTIF, mais les solutions informatiques seront gérées par l'Agence. Il faudrait s'accorder pour que les États de l'OTIF non membres de l'UE puissent être impliqués dans la mise au point de ces solutions.

La mise en application ne devrait pas être imposée aux États de l'OTIF non membres de l'UE : la PTU ATF devrait plutôt garantir que s'il y a des investissements et évolutions informatiques dans le cadre de la PTU ATF, ceux-ci soient harmonisés et compatibles afin de faciliter le trafic ferroviaire international.

L'interopérabilité au-delà de l'UE

Instrument multilatéral accompagnant les États, les acteurs du rail et les clients pour le trafic ferroviaire international, la COTIF couvre les contrats de transport, les conditions contractuelles d'utilisation des véhicules et de l'infrastructure, les règles pour le transport de marchandises dangereuses et les exigences pour l'admission et l'utilisation internationales des véhicules. Elle régleme donc pleinement l'échange international de wagons et de voitures. En revanche, la COTIF ne prévoit pas toutes les conditions nécessaires pour l'exploitation internationale de trains complets. Ce type particulier de trafic ferroviaire international, dans lequel une entreprise ferroviaire fait circuler ses trains sur l'infrastructure ferroviaire d'un État étranger, est appelé « interopérabilité ».

Deux raisons font que c'est par le

truchement d'un nouvel appendice que l'interopérabilité devrait être établie dans le champ d'application de la COTIF :

- Premièrement, les champs d'application des appendices existants ne couvrent pas complètement l'interopérabilité et les dispositions y afférentes.
- Deuxièmement, tous les États membres de l'OTIF ne sont pas forcément intéressés ou prêts pour l'interopérabilité, laquelle implique que des trains étrangers soient exploités sur leur territoire. Chaque État membre pourrait alors choisir d'appliquer ou non le nouvel appendice.

Le Secrétariat a proposé à la CTE de futures évolutions de la COTIF aux fins de l'interopérabilité (voir [Bulletin 2/2016](#)). La CTE a discuté et appuyé les idées générales énoncées par le Secrétariat et chargé le WG TECH :

- d'identifier et d'analyser les conditions de réalisation des éléments d'interopérabilité sur la base d'un premier projet devant être fourni par le Secrétariat de l'OTIF,
- d'évaluer quels éléments peuvent être couverts par le droit international en distinguant ceux qui peuvent entrer dans le champ d'application des APTU et ATMF et ceux qui devraient être régis par un nouvel appendice à la COTIF,
- de préparer une feuille de route soulignant les principaux éléments et leurs interactions ;
- de rendre compte de ses conclusions à la prochaine CTE.

Ces questions ne relèvent d'aucun des organes existants de l'OTIF,

mais il semble opportun que ce soit la Commission d'experts techniques qui coordonne les travaux préparatoires et rédige le nouvel appendice, avec au besoin des avis juridiques. En effet, le sujet de l'interopérabilité, avec les dispositions de sécurité et d'exploitation, correspond davantage au domaine d'expertise de la Commission d'experts techniques que des autres commissions. Au sein de l'UE également, les questions de l'autorisation des véhicules (parallèles aux APTU et ATMF), de l'interopérabilité, de la sécurité et de l'exploitation sont traitées par un seul comité (le RISC). Cette symétrie entre l'UE et l'OTIF facilitera la coordination. Dans un second temps, la CTE présentera ses idées à la Commission de révision où elles seront débattues, puis des propositions pourront être soumises à l'Assemblée générale pour décision.

Comme l'a constaté M. Roland Bacher, son président, la 9^e session de la CTE a trouvé un bon équilibre entre l'échange d'informations sur les développements en cours, l'adoption de dispositions et les discussions sur les évolutions à venir.

La 10^e session de la CTE devrait avoir lieu les 13 et 14 juin 2017 à Berne.

Les 7 et 8 septembre 2016, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a accueilli à Lille la dernière session du WG TECH, qui a marqué le début des travaux sur l'interopérabilité au-delà de l'UE.

Tous les documents, y compris les invitations et ordres du jour de la CTE et du WG TECH, sont disponibles sur le site internet de l'OTIF sous : www.otif.org > Technique

Bas Leermakers

LE « PILIER TECHNIQUE » DU QUATRIÈME PAQUET FERROVIAIRE

Nouvelle évolution du droit ferroviaire de l'Union européenne, le quatrième paquet ferroviaire remplace notamment les directives sur l'interopérabilité et sur la sécurité.

Préserver l'équivalence déjà acquise avec la réglementation de l'UE est dans l'intérêt de tous les États membres de l'OTIF appliquant les appendices F et G à la COTIF, qu'il pourrait donc s'avérer nécessaire de modifier.

Publié dans le Journal officiel L 138 sur EUR-Lex, le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire comprend trois actes législatifs dont les dispositions réglementent :

- ✓ le rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer,
- ✓ l'interopérabilité,
- ✓ la sécurité ferroviaire.

Le rôle et le défi du Secrétariat de l'OTIF reste de coordonner activement ces actes avec la COTIF.

Le règlement sur l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

Le premier acte est une directive renforçant le rôle de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. L'Agence devient « guichet unique ». Elle endosse ainsi le rôle d'autorité de l'Union et est chargée :

- de la délivrance des autorisations de mise sur le marché de véhicules et de types de véhicules ferroviaires,
- de la délivrance des certificats de sécurité uniques pour les entreprises ferroviaires,
- de l'examen des prescriptions nationales, dont elle peut demander la suppression si elles ne sont pas nécessaires,
- d'agir en tant qu'autorité de l'ERTMS,
- d'agir en tant qu'autorité du système pour la télématique,
- des questions relatives à la formation des conducteurs de train,
- de la gestion de divers registres

centraux,

- des questions relatives aux pièces détachées.

D'autres activités dans lesquelles le Secrétariat de l'OTIF est déjà activement impliqué sont les questions internationales et leur coordination. Il s'agit d'une part des procédures coordonnées dans les domaines d'activité de l'Agence et d'autre part du transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

Or, le nouveau règlement a également trait au RID (appendice C à la COTIF), l'objectif de l'UE étant que le transport de marchandises dangereuses connaissent lui aussi des évolutions coordonnées en accord avec les dispositions réglementaires sur la sécurité et l'interopérabilité.

À cet endroit, l'article 44 du règlement prévoit que l'Agence peut renforcer la coordination avec les organisations internationales sur la base des accords conclus. Elle peut nouer des contacts et conclure des arrangements administratifs avec des autorités de contrôle, des organisations internationales et les administrations de pays tiers compétentes dans les matières couvertes par les activités de l'Agence. Cela s'avère nécessaire pour suivre l'évolution des sciences et des techniques ainsi que pour assurer la promotion de la législation et des normes de l'Union.

La directive sur l'interopérabilité du système ferroviaire

Le deuxième acte est une directive portant sur l'interopérabilité, qui abro-

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

Élément du quatrième paquet ferroviaire, le règlement (UE) 2016/796 établit l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abroge le règlement (CE) n° 881/2004 (« règlement instituant une agence ») jusqu'alors applicable.

En pratique, l'Agence ferroviaire européenne (AFE) instituée en 2004 par le « règlement instituant une agence » devient l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ou « Agence ».

ge la fameuse directive 2008/57/CE applicable jusqu'alors.

Elle cible de manière plus uniforme et cohérente :

- les spécifications techniques d'interopérabilité (STI),
- les constituants d'interopérabilité (CI) et leur conformité,
- les sous-systèmes et leur conformité,
- la mise sur le marché et la mise en service (de l'ERTMS, des véhicules, des équipements fixes et mobiles et de leur enregistrement),
- les organismes d'évaluation de la conformité,
- les différents registres (pour l'infrastructure, l'immatriculation des véhicules et les types de véhicules).

La directive fixe également le champ

d'application, la validité, les définitions des différents éléments susmentionnés et leurs interfaces et donne des dispositions transitoires. Elle compte six annexes dont les quatre premières régissent les aspects concernés :

- des éléments du système ferroviaire de l'Union (véhicules et réseau),
- de l'application des sous-systèmes,
- des exigences essentielles,
- de la vérification (de la conformité),

comme c'était le cas jusqu'à présent dans la structure de l'ancienne directive.

Aux annexes V et VI figurent les directives abrogées, les **délais de transposition et le tableau de correspondance entre la directive sur l'interopérabilité 2008/57/CE jusqu'alors applicable et la nouvelle directive.**

La directive sur la sécurité ferroviaire

Le troisième acte prend la forme d'une directive relative à la sécurité ferroviaire.

En plus de la directive sur l'interopérabilité 2008/57/CE déjà mentionnée, la directive sur la sécurité 2004/49/CE est donc elle aussi abrogée.

La nouvelle directive porte plus particulièrement sur la terminologie et les procédures concernant :

- les objectifs de sécurité communs (OSC),
- les méthodes de sécurité communes (MSC),
- l'utilisation d'indicateurs de sécurité communs (ISC).

Dans ses dispositions, la directive vise à accroître et améliorer la sécurité du système ferroviaire de l'Union et l'accès au marché des services de transport ferroviaire.

Les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système respectif de gestion de la sécurité de manière :

- que le système ferroviaire puisse atteindre au moins les OSC,
- que le système ferroviaire soit conforme aux exigences de sécurité définies dans les STI,
- que les éléments pertinents des MSC soient mis en œuvre,
- que les règles nationales notifiées soient appliquées.

Le certificat de sécurité unique a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité dans le domaine d'exploitation envisagé. Aux fins de l'uniformisation, c'est l'Agence qui le délivre.

Pour les États de l'OTIF non membres de l'UE, notons que le chapitre III, article 10, § 9, permet le trafic en zone frontalière depuis des « pays tiers » vers l'UE sans exiger de certificat de sécurité unique, à condition qu'un niveau de sécurité suffisant soit assuré par le biais d'accords.

La directive comporte non seulement des dispositions applicables par les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, mais aussi des dispositions pour les entités chargées de l'entretien.

Elle établit également qu'en plus du règlement de l'UE no 445/2011 sur le « système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret » (les ECE), l'Agence examine l'application et l'extension du système en ce qui concerne les « ateliers d'entretien », ainsi que la certification des entités chargées de l'entretien de véhicules autres que les wagons de fret.

Contrôler le respect constant de l'obligation légale qu'ont les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure d'utiliser un système de gestion de la sécurité reste de

Le quatrième paquet ferroviaire est fondé sur un pilier « marché » et un pilier « technique ».

Le pilier « marché »

L'objectif du pilier « marché » est une libéralisation du marché. Il est axé sur l'ouverture des marchés nationaux pour le transport de voyageurs ainsi que sur l'amélioration des structures et de la transparence pour les gestionnaires d'infrastructure.

Il s'agit entre autres de traiter du système des chemins de fer intégrés et plus particulièrement de sa séparation de l'infrastructure et du trafic.

Le pilier « technique »

Le pilier « technique » a pour objet de simplifier les procédures afin de garantir l'interopérabilité et la sécurité en trafic ferroviaire.

Tandis que les débats sur le pilier « marché » sont en cours, le pilier technique a été publié dans le Journal officiel L 138 de mai 2016 au terme de la procédure législative de l'UE.

Les trois actes législatifs qui le constituent comportent diverses dispositions transitoires de mise en application, l'une des principales étant que le guichet unique doit être opérationnel au plus tard le 16 juin 2019.

la responsabilité des autorités nationales de sécurité.

Le chapitre 5 de la directive précise que les États membres doivent veiller à ce qu'après tout accident grave survenu dans le système ferroviaire, une enquête soit menée par l'organisme d'enquête visé dans la directive, dans le but d'améliorer la sécurité ferroviaire et la prévention des accidents.

Aux annexes IV et V figurent les di-

rectives abrogées, les délais de transition et le tableau de correspondance entre la directive sur la sécurité ferroviaire 2004/49/CE jusqu'alors applicable et la nouvelle directive.

Le quatrième paquet ferroviaire con-

stitue une étape importante pour la création d'un réseau ferroviaire uniforme au sein de l'Union européenne. Parallèlement, le rapprochement avec les États non membres de l'UE est renforcé grâce au nouveau rôle de l'Agence. La coordination et l'har-

monisation actives des stratégies de l'Agence et de l'OTIF s'avèrent donc cruciales.

Margarethe Koschmider

6^e SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID (BERNE, 23 ET 24 MAI 2016)

Du 23 au 24 mai 2016 s'est déroulée à Berne, sous la présidence de M. Helmut Rein (Allemagne), la sixième session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, à laquelle 18 États, l'Union européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ainsi que 6 organisations non gouvernementales ont participé.

Approbation des modifications aux RID devant entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2017

Le Secrétariat de l'OTIF avait préparé pour la session du groupe de travail permanent une liste de toutes les modifications adoptées au cours du cycle 2015/2016. Aux fins de l'harmonisation de l'édition 2017 du RID et de l'ADR, le groupe de travail s'est également penché sur les dernières modifications adoptées pour l'ADR par la 100^e session du WP.15 (Genève, 9-12 mai 2016).

Le groupe de travail permanent a adopté les modifications proposées avec de légers ajustements. L'introduction d'une obligation équivalente à celle pour les États parties à l'ADR de mettre à disposition du Secrétariat de la CEE-ONU des traductions officielles des consignes écrites dans leurs langues nationales aux fins de leur publication sur son site Internet a été rejetée pour le RID. À la différence de l'ADR, le RID ne rend pas son modèle de consignes écrites obligatoire et ne prévoit aucune sanction si un État ne transmet pas sa traduction officielle.

Cette dernière session du cycle 2015/2016 portait avant tout sur les dernières modifications pour l'édition 2017 du RID. Toutefois, de nouvelles questions y ont également été abordées, comme par exemple l'introduction de listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz ou encore la désignation de conseillers à la sécurité par les exploitants de wagons-citernes, et doivent encore être approfondies. Les conclusions des groupes de travail sur la détection de déraillement et la technique des citernes et des véhicules ont par ailleurs été communiquées aux participants. La session a été immédiatement suivie, le 25 mai 2016, de la 54^e session de la Commission d'experts du RID, à laquelle toutes les modifications prévues pour l'édition 2017 ont été définitivement adoptées.

Listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz

Dans l'édition 2013 du RID, un renvoi aux listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides publiées par le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) a été inséré dans les obligations du remplisseur et du déchargeur. L'Italie a proposé au groupe de travail permanent des listes similaires pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz.

Les représentants du secteur ont estimé qu'il conviendrait d'abord d'examiner la nécessité au vu des dispositions déjà existantes (4.3.3.4 du RID). En revanche, les représentants gouvernementaux sont convenus que des listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz pourraient effectivement être utiles, mais qu'elles devraient avoir la même valeur juridique que celles pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides et comporter une clause de non-responsabilité.

Un groupe de travail informel se réunira en Italie les 27 et 28 octobre 2016 pour travailler sur ces listes.

Désignation de conseillers à la sécurité par les exploitants de wagons-citernes

Le chapitre 1.8 du RID dispose que toute entreprise dont l'activité comporte le transport ferroviaire de marchandises dangereuses ou les opérations d'emballage, de chargement, de remplissage ou de déchargement liées à ces transports doit désigner un ou plusieurs conseillers à la sécurité. L'Association européenne des conseillers à la sécurité (EASA) a proposé d'étendre cette obligation aux exploitants de wagons-citernes.

Plusieurs délégués ont souligné que la définition d'exploitant de wagons-citernes n'incluait pas l'entreprise utilisant le wagon-citerne. Pour la personne abstraite de l'exploitant, un conseiller à la sécurité ne semble pas renforcer la sécurité.

Le groupe de travail a par ailleurs estimé que faire une différence entre les exploitants de wagons-citernes et les exploitants de conteneurs-citernes et citernes mobiles n'était pas justifié. Il a donc été recommandé au représentant de l'EASA de présenter une proposition plus étayée à la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Conclusions des travaux du groupe de travail « Détection de déraillements »

Au cours de sa 3^e session (Berne, 20 et 21 mai 2014), le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a institué un nouveau groupe de travail chargé de toutes les questions concernant l'introduction de détecteurs de déraillement. En son sein, les détecteurs de déraillement mais aussi des mesures concurrentes devaient être examinés à la lumière du progrès technique et scientifique dans le but de permettre aux déraillements d'être constatés à temps et de réduire leurs répercussions.

Le groupe de travail s'est réuni à cinq reprises et a produit en sa dernière session (Berne, 19 et 20 avril 2016) un

rapport final pour le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID.

Il a été décidé que l'utilisation de détecteurs mécaniques devait rester volontaire.

La conception de systèmes électroniques s'appuyant sur des alertes fiables a reçu la faveur de la majorité des délégations.

Afin de rentabiliser au maximum les détecteurs électroniques, il faudrait également introduire une fonctionnalité de contrôle de l'état du train qui signalerait plusieurs degrés d'alerte avant la survenue d'un déraillement, de sorte qu'il serait non seulement possible de détecter les déraillements mais aussi de les empêcher.

Ces deux prochaines années, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer devrait préparer, avec la participation du Secrétariat de l'OTIF et des experts des marchandises dangereuses des États parties au RID, une spécification technique d'interopérabilité pour les deux types de détection de déraillement (mécanique et électronique) afin d'assurer l'interopérabilité des systèmes de détection de déraillements.

La Commission européenne devrait faire entrer en vigueur cette nouvelle spécification technique d'interopérabilité en 2019. La Commission d'experts techniques de l'OTIF adoptera alors des dispositions équivalentes sous la forme d'une prescription technique uniforme.

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

Le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a informé le groupe de travail permanent des conclusions de la session qui s'est tenue à Hambourg en avril 2016. Le groupe de travail avait pour mandat d'examiner, afin d'en déterminer la pertinence pour le transport ferroviaire européen, les nouvelles

mesures applicables aux wagons-citernes nord-américains adoptées en conséquence de plusieurs accidents ferroviaires impliquant du pétrole brut (voir Bulletin 1/2016).

Les mesures suivantes sur les citernes ont été étudiées dans le détail :

- augmentation de l'épaisseur de paroi du réservoir,
- isolation anti-incendie et gaine,
- plaques de protection sur toute la surface des fonds de citerne,
- protection de l'équipement de service sur le haut des citernes,
- installations contre l'ouverture intempestive des clapets de fond.

Le groupe de travail a souligné que les nouvelles prescriptions nord-américaines, qui sont liées à la production croissante de pétrole brut par fracturation hydraulique en Amérique du Nord, devaient être considérées dans leur contexte économique particulier. En effet, à la différence des États-Unis et du Canada, aucune augmentation exponentielle des transports de matières de la classe 3 n'est à prévoir en Europe. De plus, la longueur des trains de marchandises en Amérique du Nord et donc leur masse totale sont bien supérieures à celles des trains européens. Les citernes étant autoportantes, la conception des wagons-citernes américains doit aussi tenir compte des contraintes de compression et de traction qu'elles doivent absorber.

Au terme de son examen, le groupe de travail a jugé inutile de modifier la réglementation européenne existante. Les prescriptions pertinentes du RID sont suffisantes et adaptées aux besoins européens. Les mesures d'isolation anti-incendie sont analysées au sein du groupe de travail BLEVE de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Les nouvelles mesures d'exploitation, comme celles pour le routage des trains en fonction des risques ou la réduction de la vitesse des trains de marchandises dangereuses, n'impliquent pas non plus de modification du RID. Le chapitre 1.9 du RID permet en

effet déjà aux États de fixer des réductions ponctuelles de la vitesse, ce qui avait été souligné lors de précédentes discussions à ce sujet. Une limitation générale de la vitesse des trains de marchandises dangereuses occasionnerait pour sa part de grandes difficultés d'exploitation en trafic des voyageurs et des marchandises et est donc déconseillée.

Questions diverses

Élection du nouveau président

Par suite du départ de M. Helmut Rein, le groupe de travail devait élire un nouveau président. C'est Mme Caroline Bailleux, experte de longue date du RID et auparavant vice-présidente, représentant la Belgique, qui a été élue présidente pour une durée indéterminée, tandis que M. Colin Bonnet, représentant la Suisse, a été élu vice-président.



M^{me} Caroline Bailleux représentant la Belgique

M. Helmut Rein quitte la présidence
La sixième session du groupe de travail permanent fut la dernière présidée par M. Helmut Rein qui, pendant 17 ans, a su mener et organiser les débats avec assurance et a apporté une certaine stabilité dans les travaux en perpétuelle mutation de la Commission d'experts du RID, puis de son groupe de travail permanent. Il a notamment apporté une contribution décisive à la

mise au point de nouvelles méthodes de travail à la suite de l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF.



M. Helmut Rein président la Commission d'experts du RID

Prochaine session

La 7^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu du 22 au 24 novembre 2016 à Prague.

Katarina Guricová

GROUPE DE TRAVAIL « RU CUI » : PRÉPARATION D'UN PROJET DE TEXTE POUR LA COMMISSION DE RÉVISION

Diverses parties ont attiré l'attention du Secrétaire général sur l'ambiguïté du champ d'application des RU CUI défini dans leur article premier. Celui-ci a donc décidé d'instaurer un groupe de travail chargé d'en proposer un libellé révisé, ainsi que de contrôler, à la lumière du champ d'application redéfini, les clauses de responsabilité, pierre angulaire des RU CUI. Il est clair que l'appendice E, comme tous les autres appendices à la COTIF, ne s'applique qu'aux transports ferroviaires internationaux. Or, c'est au niveau national que les capacités d'infrastructure sont attribuées et définir le trafic international ferroviaire aux fins des RU CUI s'est donc avéré délicat. Il aura fallu quatre réunions au groupe de travail « RU CUI » pour réussir à formuler, sur la base des propositions des différents États membres, un projet que le Secrétaire général présentera pour examen à la Commission de révision.

À la fin de l'année 2014, le Secrétaire général a instauré un groupe de travail chargé de préparer une révision partielle des RU CUI (appendice E à la COTIF) portant sur le champ d'application et le régime de responsabilité. Ces deux questions avaient en effet été exclues de la première révision partielle en 2009, sauf quelques modifications du Rapport explicatif. Les principaux articles

pertinents, à savoir les articles 1^{er}, 8 et 9, ne peuvent être modifiés que sur décision de l'Assemblée générale. La reformulation envisagée du champ d'application entraîne également avec elle des modifications de certaines définitions (art. 3), qui relèvent pour leur part de la compétence de la Commission de révision.

Outre les États membres, la Com-

Selon les données du dépositaire, 41 États membres de l'OTIF appliquent les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI - appendice E à la COTIF). Ce seront bientôt 42 États membres, dès que le dernier État membre de l'UE aura retiré sa réserve.

mission européenne et les représentants des parties intéressées (CIT, EIM, RNE et CER) ont également participé aux quatre réunions du groupe de travail du Secrétaire général (les 10 décembre 2014, 8 juillet 2015, 24 novembre 2015 et 31 mai 2016).

Lors de la première réunion, le secrétariat du groupe de travail a présenté une note de cadrage exposant le problème posé par le champ d'application actuel et formulant les questions devant être examinées par le groupe de travail.

La principale interrogation, dont il a été discuté à toutes les sessions, était de savoir si et dans quelle mesure le champ d'application des RU CUI devait être dissocié des contrats de transport CIV et CIM. C'est en effet ce lien entre le champ d'application des RU CUI et des contrats de transport individuels qui avait été identifié comme source d'ambiguïtés.

L'idée d'une dissociation faisant son chemin, il a logiquement fallu se demander ce qu'il en était pour les cas particuliers d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire comme par exemple l'utilisation par des wagons ou trains vides pour des courses d'essai ou par des véhicules ou trains de maintenance, en dehors de tout transport CIV ou CIM. Grâce aux informations mises à dispositions par les gestionnaires d'infrastructure européens (EIM et RNE), le groupe de travail a fait un tour d'horizon de ces cas particuliers d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la majorité de ses membres s'est alors ralliée à l'avis que le champ d'application nouvellement défini ne devait pas

englober « l'utilisation non commerciale ». Les RU CUI ne s'appliquent qu'aux trains commerciaux, c'est-à-dire circulant aux fins de transports CIV ou CIM, mais il est également clair que le parcours en charge d'un train comprend nécessairement une course à vide, qui est donc soumise au même régime juridique.

Si le champ d'application est dissocié des contrats de transport CIV et CIM, est-il toujours pertinent de définir « transporteur » ? Le groupe de travail a examiné la proposition visant à remplacer ce terme par « utilisateur » et a jugé préférable de conserver le terme « transporteur » étant donné qu'il existe tout de même un lien étroit entre les RU CUI et les RU CIV et CIM. En revanche, il a reconnu qu'il devait en être donné des définitions différentes aux fins respectives des RU CIV et CIM d'une part et des RU CUI d'autre part.

Le projet de nouveau libellé de l'article premier des CUI a été mis au point au cours de trois réunions d'une journée. L'introduction d'une nouvelle définition spécifique, celle de « trafic international ferroviaire », aux fins des RU CUI a permis de conserver pour l'article premier un libellé relativement simple à l'issue de la quatrième réunion. Selon le projet de texte du Secrétaire général résultant des travaux du groupe de travail, « **trafic international ferroviaire** » désigne un trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international, ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés.

Aux termes du projet d'article premier, les conditions suivantes

devraient être remplies pour que les RU CUI s'appliquent :

- un contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire dans un État membre,
- dans le cadre d'un trafic international ferroviaire,
- aux fins des RU CIV et CIM.

Les associations de parties intéressées, de transporteurs et de gestionnaires d'infrastructure participant aux travaux du groupe de travail représentaient logiquement des intérêts fondamentalement différents quant à la question posée : « Peut-on et doit-on réglementer le droit de recours du transporteur qui répond en vertu des CIV/CIM également des dommages imputables à l'infrastructure vis-à-vis de ses clients de telle sorte que l'étendue de l'indemnisation dans le cadre du recours correspondrait exactement à l'étendue de la responsabilité du transporteur vis-à-vis de ses clients ? » La nécessité d'une chaîne de responsabilité exhaustive a été constamment mise en avant par les transporteurs.

Dès le départ, la majorité des États membres a toutefois établi que l'utilisation de l'infrastructure par des trains en trafic national devait rester en dehors du champ d'application des CUI. Les travaux ne devaient pas dépasser ce cadre et le groupe de travail n'a donc pu accéder à la revendication des transporteurs. La possibilité envisagée de s'inspirer du droit de recours entre les transporteurs et de réglementer le recours du transporteur contre le gestionnaire d'infrastructure directement dans les appendices concernés (RU CIV et CIM), qui régissent déjà la responsabilité du

² Cf. <http://www.gcubureau.org/web/portal/contract2016>

³ Le chapitre « Responsabilités » des Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-CG-I) négociées par le CIT et RNE s'appuie certes sur les CUI, mais les E-CG-I sont peu utilisées. Leur champ d'application inclut les transports nationaux et internationaux. Cf. <http://www.cit-rail.org/fr/infrastructure/>.

RNE a rédigé un contrat standard européen d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qui renvoie dans son article sur la responsabilité aux « droit national et dispositions applicables des GI ». Cf. http://www.rne.eu/tl_files/RNE_Upload/Downloads/RNE-Standard%20Contract%20of%20Use%20Version%202004.pdf (en anglais uniquement)

transporteur envers ses clients, n'a pas été appuyée par la majorité. Les transporteurs et gestionnaires d'infrastructure restent libres de **définir par contrat leurs droits de recours mutuels sortant du champ d'application des CUI.**

Le Secrétaire général attend maintenant la confirmation des conclusions du groupe de travail par ses membres (libellés de l'article premier, de l'article 3, lettres aa) et c), de l'article 8, § 1, ainsi que des parties du Rapport explicatif concernant ces articles) et pourra ensuite présenter son projet à la Commission de révision en 2017.

Étant donné que la révision du champ d'application n'en est en fait qu'une clarification, les RU CUI peuvent être mises en œuvre in-

dépendamment de la date d'entrée en vigueur des modifications qui devront être adoptées par l'Assemblée générale. De toute évidence, un régime de responsabilité harmonisé à l'échelle internationale pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans différents États membres par des trains de voyageurs ou des trains de marchandises dans les corridors de fret européens est intéressant pour toutes les parties. Le régime uniforme de responsabilité peut être intégré dans des conditions d'utilisation harmonisées à l'international, dans un « contrat d'utilisation uniforme », comme cela a été le cas pour le contrat d'utilisation de wagons avec le contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) basé sur les RU CUV (appendice D à la COTIF). Avec le retrait par presque tous les États membres

de l'UE de leurs réserves contre l'appendice E et la clarification du champ d'application des CUI, cela est désormais possible.

Dans les conditions actuelles, des solutions normalisées fondées sur les RU CUI devraient être plus largement acceptées que ne l'étaient jusque là les instruments d'harmonisation contractuelle, autant du côté des transporteurs que des gestionnaires d'infrastructure.

Les États membres sont libres de soumettre l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le trafic national au même régime juridique que pour le trafic international.

Eva Hammerschmiedová

CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS 2016

DATE	RÉUNION	LIEU
18 - 19 octobre	3 ^e session du groupe de travail RID/ATMF	Berne - Suisse
21 octobre	OSJD/OTIF Réunion des directions	Varsovie - Pologne
16 - 17 novembre	30 ^e session du groupe de travail permanent WG TECH	Berne - Suisse
22 - 24 novembre	7 ^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID	Prague - République tchèque
7 - 8 décembre	126 ^e session du Comité administratif de l'OTIF	Berne - Suisse

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2016

DATE	RÉUNION	ORG	LIEU
26 septembre	Groupe de travail du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC)	Commission européenne - DG MOVE	Bruxelles - Belgique
27 - 28 septembre	Réunion « Notified Bodies and Templates »	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	Lille - France
29 septembre	Assemblée des membres	LITRA	Berne - Suisse
6 octobre	Task Force for the application of NOI TSI to existing wagons	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	Lille - France
5 - 7 octobre	Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire 14 ^e session (SC.2 / GEURL)	CEE-ONU	Genève - Suisse
7 octobre	Digital days	UIC	Paris - France
11 - 12 octobre	Atelier « Vehicle Authorization »	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	Lille - France
12 octobre	Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)	CEE-ONU	Genève - Suisse
13 - 14 octobre	XVII Conference RAILCON '16	Faculté de génie mécanique, université de Niš	Niš - Serbie
18 octobre	Rationalisation of vehicle related registers working party	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	Lille - France
18 - 19 octobre	Groupe de travail CIV	CIT	Berne - Suisse
19 - 20 octobre	Homeland & Global Security Forum - 18 ^e session annuelle	Forum Crans Montana	Bruxelles - Belgique

ÉVÉNEMENTS AVEC LA PARTICIPATION DE L'OTIF 2016

DATE	RÉUNION	ORG	LIEU
20 - 21 octobre	Annual meeting - OSJD Commission on Infrastructure and Rolling Stock - OSJD Committee	OSJD	Varsovie - Pologne
21 octobre	Groupe de travail CUI	CIT	Berne - Suisse
26 octobre	Groupe de travail CIV/SMPS	CIT	Berne - Suisse
27 octobre	Atelier - Awareness Day	Commission européenne - Euromed - OTIF - CIT	Le Caire - Egypte
2 novembre	Atelier - Awareness Day	Commission européenne - Euromed - OTIF - CIT	Jérusalem - Israël
8 - 9 novembre	Notified Bodies and Templates meeting	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	Lille - France
8 - 11 novembre	Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)	UNECE	Genève - Suisse
10 novembre	Groupe de travail STI LOC&PAS	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	Lille - France
15 - 16 novembre	Groupe d'experts « Transport de marchandises dangereuses » de l'UIC	UIC	Ljubljana - Slovénie
14 - 18 novembre	1 ^e session de la Conférence internationale pour l'adoption de la nouvelle convention de l'OSJD	OSJD	Varsovie - Pologne
17 novembre	Assemblée générale	CIT	Berne - Suisse
18 novembre	Commission Multimodalité	CIT	Berne - Suisse
22 novembre	Rationalisation of vehicle related registers working party	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	Lille - France
22 - 24 novembre	70 ^e session du groupe de travail de transport par chemin de fer (SC2)	CEE-ONU	Genève - Suisse
28 novembre - 6 décembre	50 ^e session du Sous- Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses	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 « Presse ».

Merci pour votre fidélité et bonne lecture !

La rédaction du Bulletin

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne

Tél. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org