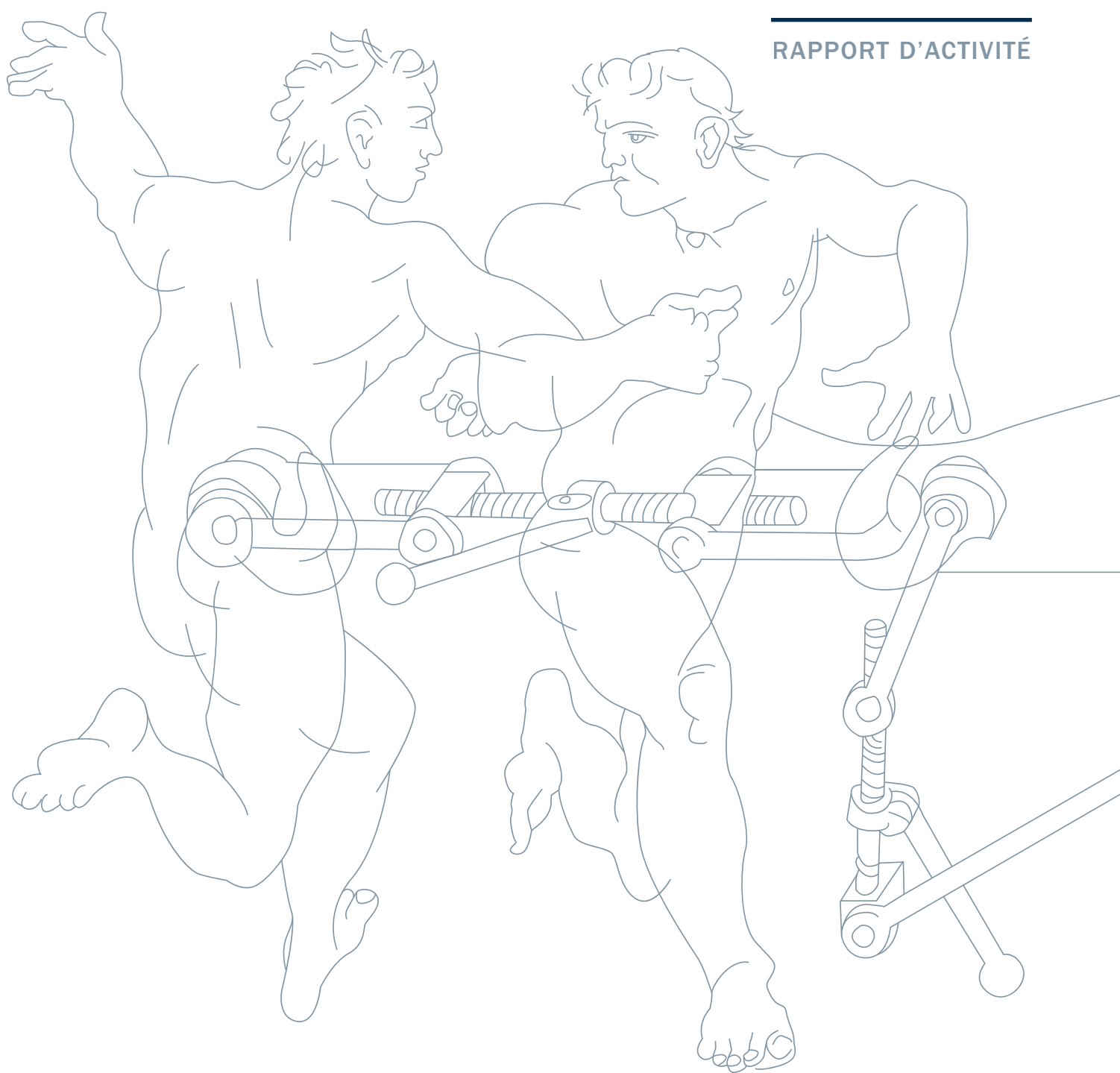




OTIF

2018

RAPPORT D'ACTIVITÉ



OTIF

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

INTRODUCTION

L'année 2018 a été une année intense au sein de l'Organisation.

Conformément au programme de travail 2018-2019, l'OTIF a poursuivi deux objectifs ambitieux :

- mieux connaître et fédérer ses États membres autour du développement du trafic ferroviaire international ;
- combler progressivement les vides juridiques afin de mettre en réseaux les chemins de fer nationaux.

Célébrer le 125^e anniversaire de la Convention de Berne, décider de modifier la COTIF et ses appendices, créer de nouveaux cadres de travail, d'échanges et de réflexion pour les États membres, adopter le RID 2019 ainsi qu'enrichir la COTIF d'un nouvel appendice H sont autant de réalisations rendues possibles grâce au soutien actif des États membres et à l'engagement des équipes du Secrétariat de l'OTIF.

À la suite des travaux menés par la Commission de révision en février 2018, la 13^e Assemblée générale de l'OTIF de septembre 2018, point d'orgue de l'année, a adopté nombre de modifications de la Convention de base et de ses appendices. Les appendices techniques ont ainsi été modifiés : ils sont désormais alignés sur le 4^e paquet ferroviaire de l'Union européenne. De plus, pour être plus agile et s'adapter avec souplesse aux évolutions de l'environnement juridique, l'Organisation s'est dotée d'une procédure de révision de la COTIF simplifiée et plus rapide.

L'Assemblée générale a également créé deux nouveaux outils qui vont permettre d'une part de mieux fédérer les États membres et de renforcer le rôle de l'OTIF comme forum du droit ferroviaire international et d'autre part de mieux mettre en réseaux les chemins de fer nationaux. Ainsi, établie jusqu'en 2021, la Commission ad hoc sur la coopération va s'attacher à faciliter la coopération de l'OTIF avec d'autres organisations et associations internationales. En outre, la COTIF contient aujourd'hui un nouvel appendice, l'appendice H ou Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST). Ce nouvel appendice constitue une avancée majeure et prometteuse pour le développement de l'Organisation et de l'interopérabilité technique au-delà de l'Union européenne.

Douze nouveaux numéros ONU pour les objets contenant des marchandises dangereuses ont été introduits dans le RID 2019. Le classement et le transport de nombreux objets comportant accessoirement des marchandises dangereuses dans leur structure s'en trouvent ainsi facilités. De plus, deux nouvelles instructions d'emballage ont également été adoptées pour les piles et batteries au lithium endommagées ou défectueuses susceptibles de réagir dangereusement dans des conditions normales de transport.

À l'image du Groupe de travail d'experts juridiques créé par le Secrétaire général en décembre 2018, groupe consultatif qui assiste les organes de l'OTIF dans le domaine juridique et qui veille et évalue l'application de la COTIF, l'année 2018 a marqué un tournant, une étape structurante, pour l'évolution de l'Organisation.

Le Secrétariat de l'OTIF

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ADN

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures

ADR

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route

APTU

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (Appendice F à la COTIF)

ATF

Applications télématiques au service du fret

ATMF

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (Appendice G à la COTIF)

CCG

Conseil de coopération du Golfe

CEE-ONU

Commission économique des Nations unies pour l'Europe

CEN

Comité européen de normalisation

CESAP-ONU

Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique

CIM

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Appendice B à la COTIF)



CIT
Comité international des transports ferroviaires

CIV
Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (Appendice A à la COTIF)

COTIF
Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

CTE
Commission d'experts techniques

CUI
Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Appendice E à la COTIF)

ECE
Entité chargée de l'entretien

ECOSOC
Conseil économique et social des Nations unies

EF
Entreprise ferroviaire

EST
Exploitation en sécurité des trains

ETCR
Centre européen de formation pour les chemins de fer

GEN-B
Dispositions générales – Sous-systèmes

GOST
Normes ou standards d'État délivrés et gérés par l'Agence fédérale pour la régulation technique et la métrologie, organisme officiel russe de normalisation membre de l'Organisation internationale de normalisation (ISO)

LOC&PAS
Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers

MSC
Méthode de sécurité commune

OCDE
Organisation de coopération et de développement économiques

OMD
Organisation mondiale des douanes

ONU
Organisation des Nations unies

OSJD
Organisation pour la coopération des chemins de fer

OTIF
Organisation intergouvernementale pour les transports

internationaux ferroviaires

PTU
Prescription technique uniforme

RID
Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (Annexe de l'appendice C à la COTIF)

RISC
Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires

RNV
Registre national de véhicules

RU
Règles uniformes

RVV
Registre virtuel des véhicules

SMGS
Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (OSJD)

STI
Spécification technique d'interopérabilité

UE
Union européenne

UIC
Union internationale des chemins de fer

UNIDROIT
Institut international pour l'unification du droit privé

UPU
Union postale universelle

WG TECH
Groupe de travail permanent de la Commission d'experts techniques

OBJECTIFS ET ACTIONS

L'OTIF comme forum du droit ferroviaire international

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

1. Créer un groupe de travail permanent d'experts juridiques
2. Devenir un centre d'expertise ouvert et partenarial
3. Évaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF

ACTIONS ASSOCIÉES

Début des travaux du groupe de travail d'experts juridiques en 2018

Contacteur les États parties aux ATMF et les assister dans la notification de leurs autorités compétentes

Aider le Conseil de coopération du Golfe (CCG) à étendre son réseau

Définir des outils pour évaluer l'application de la COTIF

Aider les conseillers à la sécurité pour les marchandises dangereuses à contrôler la conformité au RID

Étendre et développer l'application de la COTIF

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

4. Inclure des logiques régionales dans le droit de l'OTIF
5. Promouvoir et accompagner le processus d'adhésion

ACTIONS ASSOCIÉES

Mettre au point, en coopération avec l'UE, une stratégie d'adaptation du cadre juridique pour l'adhésion d'autres organisations régionales

Créer une page sur l'adhésion sur le site internet de l'OTIF

Organiser au moins un séminaire par an pour promouvoir l'adhésion

Promouvoir une interopérabilité technique en sécurité

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

6. Promouvoir et accompagner l'interopérabilité en sécurité des trains
7. Contribuer à la numérisation du rail
8. Promouvoir l'accès au réseau

ACTIONS ASSOCIÉES

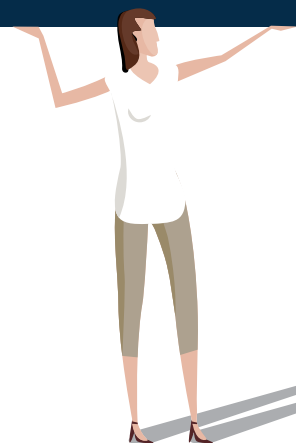
Proposer à l'Assemblée générale un projet de nouvel appendice H à la COTIF sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Développer des dispositions relatives à l'infrastructure

Promouvoir et accompagner, avec l'aide de nos partenaires, la mise en œuvre de la PTU ATF

Promouvoir et accompagner l'utilisation de la lettre de voiture électronique

Engager des discussions sur les conditions d'accès au réseau



Promouvoir le transport en sécurité des marchandises dangereuses

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

9. Assurer la mise à jour de la réglementation des marchandises dangereuses en fonction des progrès techniques et scientifiques

10. Simplifier l'accès numérique afin de promouvoir et améliorer l'application des prescriptions du RID

ACTIONS ASSOCIÉES

Réviser la réglementation sur les marchandises dangereuses pour les trois modes de transport terrestre

Appuyer l'extension du mandat de la Réunion commune RID/ADR/ADN à l'annexe 2 au SMGS

Aider à la mise à disposition du RID sous forme numérique

Apprendre et partager

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

11. Innover pour promouvoir notre savoir-faire tout en poursuivant le dialogue social

12. Renforcer la stratégie de communication et accroître les réseaux de diffusion

ACTIONS ASSOCIÉES

Améliorer notre programme de formation pour les États membres

Créer des réseaux professionnels avec nos partenaires pour le personnel de l'OTIF

Renforcer les relations publiques et presse

Produire des contenus audio-visuels

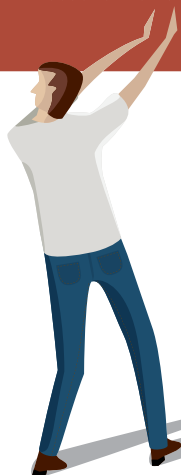


TABLE DES MATIÈRES

1	L'OTIF, FORUM POUR L'UNIFORMISATION DU DROIT FERROVIAIRE	10
	La Commission de révision	10
	L'Assemblée générale	10
	Le Groupe de travail d'experts juridiques	11
	Developper nos coopération	12
	L'application et la mise en œuvre de la COTIF	13
	Activités extérieures de l'OTIF	14
2	ÉTENDRE ET DÉVELOPPER L'APPLICATION DE LA COTIF	16
3	AMÉLIORER ET PROMOUVOIR L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SÉCURITÉ	18
	Les RU EST, pour des dispositions harmonisées sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international	18
	La révision partielle des RU ATMF et des RU APTU	19
	La 11 ^e session de la CTE – Mandats, adoptions et décisions	20
	La coordination avec l'Union européenne	21
4	LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES	26
	Développements de la Réunion commune RID/ADR/ADN et de la Commission d'experts du RID	26
	La Réunion commune	27
	La Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent	30
	L'harmonisation du RID de l'OTIF et de l'annexe 2 au SMGS de l'OSJD	33
	Les partenariats avec les organismes de l'ONU	34
5	LE SECRÉTARIAT DE L'OTIF	36
	Le personnel	36
	Le projet de rénovation du bâtiment de l'OTIF	37
	Une gestion optimisée et rationalisée	37
	Le Protocole de Luxembourg	39
	Traduction, interprétation et terminologie	40
	Une visibilité renforcée	41

1

L'OTIF, FORUM POUR L'UNIFORMISATION DU DROIT FERROVIAIRE

Le régime juridique de l'OTIF accompagne un système de transport ferroviaire international moderne et en constante évolution. En tant que forum pour l'uniformisation du droit ferroviaire, l'OTIF a pour but d'assurer la cohérence du droit international.

I LA COMMISSION DE RÉVISION

Les 27 et 28 février 2018, s'est tenue à Berne, en Suisse, la 26^e session de la Commission de révision. La Belgique, en la personne de M^{me} Clio Liégeois, a été élue à la présidence de la session et la Suisse, en la personne de M. Marcel Hepp, à la vice-présidence. La Commission de révision :

- a adopté les modifications aux RU APTU (appendice F à la COTIF) et aux RU ATMF (appendice G à la COTIF) ;
- a examiné et approuvé une modification de la procédure de révision des appendices à la COTIF, une révision partielle des RU CUI (appendice E à la COTIF) ainsi que le projet de RU EST (nouvel appendice à la COTIF) ;
- a pris note de l'avancement des travaux en matière douanière et en matière de numérisation des documents de transports pour le fret et chargé le Secrétaire général de lui soumettre un nouveau rapport d'avancement à sa prochaine session ;
- a pris note de l'analyse réalisée par le Secrétariat de l'OTIF sur la nécessité d'harmoniser les conditions d'accès et chargé le Secrétaire général de poursuivre les travaux sur un cadre juridique non contraignant pour l'accès au marché ferroviaire international ;
- a appuyé la création d'un groupe de travail permanent d'experts juridiques.

I L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Les 25 et 26 septembre 2018, s'est tenue à Berne, en Suisse, la 13^e session de l'Assemblée générale. Les Pays-Bas, en la personne de M^{me} Monique van Wortel, ont été élus à la présidence de la session. L'Autriche, en la personne de M^{me} Karin Guggenberger, et la Tunisie en la personne de M. Mourad Bourehla, ont pour leur part été élues à la vice-présidence. L'Assemblée générale :

- a institué la Commission ad hoc sur la coopération pour une période de trois ans et l'a chargée de prendre les décisions concernant la coopération avec d'autres organisations et associations internationales, y compris sur l'établissement et la dissolution de groupes de contact mixtes consultatifs avec d'autres organisations et associations internationales, et de réaliser un suivi du fonctionnement des groupes de contact ;



Aleksandr KUZMENKO
Chef du département
juridique

OBJECTIF 1
CRÉER UN GROUPE DE TRAVAIL
PERMANENT D'EXPERTS
JURIDIQUES

- a adopté des modifications à la procédure de révision des appendices à la COTIF et approuvé les modifications au Rapport explicatif qui en découlent ;
- a pris note de l'avancement des travaux en matière douanière et en matière de numérisation des documents de transports pour le fret et chargé le Secrétaire général de lui soumettre un nouveau rapport d'avancement à sa prochaine session ;
- a adopté les modifications aux RU CUI (appendice E à la COTIF) et les modifications connexes à la Convention proprement dite et approuvé les modifications correspondantes au Rapport explicatif ;
- a adopté les modifications aux RU ATMF (appendice G à la COTIF) ;
- a adopté les RU EST (nouvel appendice H à la COTIF) et les modifications connexes à la Convention proprement dite et approuvé les modifications correspondantes au Rapport explicatif ;
- a pris note de l'analyse du Secrétariat sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire international et chargé le Secrétaire général de poursuivre ses travaux sur un cadre juridique non contraignant au sein du Groupe de travail d'experts juridiques et en coopération avec les organisations et associations internationales compétentes ;
- a appuyé la création par le Secrétaire général d'un groupe de travail consultatif d'experts juridiques.

LE GROUPE DE TRAVAIL D'EXPERTS JURIDIQUES

Dans sa lettre circulaire LAW-18081-GTEJ du 17 décembre 2018, le Secrétaire général a annoncé l'établissement d'un groupe de travail d'experts juridiques, dont le rôle sera d'assister les organes existants visés à l'article 13, § 1, de la COTIF dans le domaine juridique, de faciliter leur fonctionnement et de veiller à la gestion efficace de la Convention. Il sera chargé de travaux préparatoires et aura une fonction consultative dans le domaine juridique. Il s'occupera notamment :

- a) de préparer des projets de modifications ou ajouts à la COTIF ;
- b) de fournir des conseils et une assistance juridique ;
- c) de promouvoir et faciliter le fonctionnement et la mise en œuvre de la COTIF ;
- d) de surveiller et évaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF ;
- e) de servir de lieu d'échanges et de réflexion où les membres de l'OTIF pourront soulever et discuter des questions juridiques pertinentes.

Le Groupe de travail d'experts juridiques sera composé de représentants de tous les États membres et organisations régionales d'intégration économique ayant adhéré à la COTIF. Il fixera les conditions de participation en qualité d'observateur des partenaires intéressés (organisations et associations internationales, experts, États non membres, etc.) et établira son règlement intérieur et son programme de travail.

La première session du Groupe de travail d'experts juridiques a été prévue pour 2019.

DÉVELOPPER NOS COOPÉRATIONS

L'OSJD

La coopération avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) est fondée sur la position commune adoptée le 12 février 2003. Les contacts réguliers entre les directions des deux organisations garantissent que les questions stratégiques d'intérêt commun ainsi que toute différence d'opinion peuvent être ouvertement débattues en temps utile. Un véritable partenariat s'est développé, dont témoigne notamment la participation d'experts de l'OTIF aux groupes de travail de l'OSJD.

Le 19 octobre 2018 s'est tenue à Varsovie la réunion de direction annuelle entre le Comité de l'OSJD et le Secrétariat de l'OTIF, qui sont convenus que pour 2019, leurs domaines de coopération prioritaires devaient être : l'action commune et l'échange d'expériences en matière de numérisation des documents de transport et pour l'harmonisation des réglementations pour le transport de marchandises dangereuses, ainsi que la coopération sur les questions d'interopérabilité technique afin d'améliorer l'efficacité des messages électroniques dans le transport de marchandises.

LE CIT

Le partenariat avec le CIT revêt une importance particulière dans la mesure où :

- il est important de pouvoir s'appuyer sur l'expertise opérationnelle des entreprises ferroviaires pour résoudre des cas pratiques et pour fonder la conception juridique des textes sur une bonne appréciation des contraintes du secteur ;
- même si le CIT a pour mission de défendre l'intérêt de ses membres, il occupe une position privilégiée à l'égard des RU CIM et CIV dans la mesure où il en élabore les documents connexes comme la lettre de voiture CIM et les titres de transports pour les voyageurs CIV, reconnus dans toute l'Europe et au-delà.

En 2018, le Secrétariat de l'OTIF a participé en tant qu'observateur aux réunions pertinentes du CIT.

LA CESAP-ONU

En décembre 2018, la Secrétaire exécutive de la CESAP-ONU et le Secrétaire général de l'OTIF ont signé un mémorandum d'accord né de la volonté des deux parties de voir se développer le transport ferroviaire en Asie, et plus particulièrement en Asie du Sud-Est. En effet, dans cette région, la plupart des États ne sont parties ni à la COTIF, ni à la Convention de l'OSJD.

Les principaux objectifs du mémorandum sont les suivants :

- permettre la mise en œuvre du projet de réseau du Chemin de fer transasiatique, ce qui inclut entre autres les domaines décrits dans le Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux adopté par la CESAP-ONU dans sa résolution 71/7 ;
- étendre et faire appliquer le droit uniforme de la COTIF, en particulier le droit des contrats ferroviaires, la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses et la réglementation sur l'interopérabilité technique et la sécurité ;
- encourager l'adhésion des pays membres de la CESAP-ONU à la COTIF ;

OBJECTIF 2
DEVENIR UN CENTRE
D'EXPERTISE OUVERT ET
PARTENARIAL

- accroître la compétitivité des chemins de fer sur le marché des transports ;
- promouvoir l'utilisation des technologies numériques pour tous les aspects de l'exploitation ferroviaire ;
- accompagner les pays membres de la CESAP-ONU et de l'OTIF dans leurs efforts pour le développement du transport ferroviaire via la mise en place de projets communs, ou sur demande ponctuelle de ces pays en fonction des ressources disponibles.

AUTRES ORGANISATIONS

En 2018, l'OTIF a poursuivi sa coopération avec d'autres organisations et associations internationales, dont :

- la CEE-ONU, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses et le projet d'uniformisation du droit ferroviaire ;
- l'OMD, notamment en ce qui concerne la possibilité d'harmoniser les données requises pour les procédures de transit douanier et les lettres de voiture ;
- le CCG, notamment en ce qui concerne le projet ferroviaire du CCG et l'adhésion des États membres du CCG à la COTIF ;
- l'UPU, notamment en ce qui concerne le développement du transport ferroviaire des envois postaux. Le 24 janvier 2018, un mémorandum d'accord a été signé à cet effet avec l'Union postale universelle.

L'APPLICATION ET LA MISE EN ŒUVRE DE LA COTIF

Veiller à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation est l'un des buts définis dans la COTIF (article 2 de la COTIF). Les premières discussions sur la veille et l'évaluation de l'application et de la mise en œuvre du système juridique de l'OTIF auront lieu à la première session du Groupe de travail d'experts juridiques.

OBJECTIF 3
ÉVALUER L'APPLICATION ET LA MISE
EN ŒUVRE DE LA COTIF

I ACTIVITÉS EXTÉRIEURES DE L'OTIF

CONFÉRENCES ET AUTRES ÉVÉNEMENTS AUXQUELS L'OTIF A ACTIVEMENT PARTICIPÉ

Objectifs opérationnels concernés

CONFÉRENCES ET AUTRES ÉVÉNEMENTS AUXQUELS L'OTIF A ACTIVEMENT PARTICIPÉ	Objectifs opérationnels concernés
Atelier EUMedRail sur la législation ferroviaire internationale et plus particulièrement sur les appendices à la COTIF et leur utilité pratique, 6-7 février 2018 à Belgrade (Serbie)	2, 4, 5, 10
80 ^e session du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, 20 février 2018 à Genève (Suisse)	2, 4
34 ^e StorckSymposium, présentation sur les évolutions du droit dans le domaine ferroviaire, 25-27 février 2018 à Hambourg (Allemagne)	9, 10
Journées bernoises du droit international du transport ferroviaire du Comité international des transports ferroviaires (CIT), 1 ^{er} mars 2018 à Berne (Suisse)	2, 3
12 ^e Middle East Rail et réunion avec le Conseil de coopération du Golfe (CCG), 12-13 mars 2018 à Dubaï (Émirats arabes unis)	5
Journée d'étude internationale « Les transports au prisme du droit international public », 15 mars 2018, université de Valenciennes (France)	12
Forum de Crans Montana sur l'Afrique et la Coopération Sud-Sud, 16-18 mars 2018 à Dakhla (Maroc)	5
Projet EUMedRail et coopération au Liban – Projet de développement des capacités institutionnelles de l'Autorité des chemins de fer et des transports publics, Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) au Liban, 22 mars 2018 Beyrouth (Liban)	2, 4, 5, 10
Réunion avec le ministère letton des transports et LDz, 3-5 avril 2018 à Riga (Lettonie)	3
5 ^e Réunion annuelle des organisations internationales (CEE-ONU, OCDE, ISO, CEI) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), 12 avril 2018 à Genève (Suisse)	2
Journées du RTE-T 2018 et atelier EUMedRail, 24 avril 2018 à Ljubljana (Slovénie)	5, 6
Réunion bilatérale avec le ministère des transports du Royaume-Uni, 2 mai 2018 à Londres (Royaume-Uni)	3, 6
Réunion du groupe d'experts sur l'harmonisation des réglementations pour la facilitation du transport ferroviaire international de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique des Nations unies (CESAP-ONU), 3-4 mai 2018 à Ankara (Turquie)	2, 4, 5
10 ^e Congrès mondial de l'Union internationale des chemins (UIC) sur la grande vitesse ferroviaire, 10 mai 2018 à Ankara (Turquie)	2, 12
2 ^e Conférence « Les transports dans la société d'aujourd'hui », présentation sur la réduction du bruit au passage des wagons de marchandises, 18 mai 2018 à Bitola (Macédoine du Nord)	6, 8
Forum international des transports 2018, 23-25 mai 2018 à Leipzig (Allemagne)	2, 12
6 ^e Conférence mondiale sur le fret ferroviaire (GRFC) de l'UIC, 26-28 juin 2018 à Gênes (Italie)	2, 12
92 ^e Assemblée générale de l'UIC, 4 juillet 2018 à Madrid (Espagne)	2
56 ^e Séminaire du Centre européen de formation pour les chemins de fer (ETCR) sur la politique des transports de l'UE et les affaires ferroviaires, présentation sur l'OTIF et la COTIF au Collège d'Europe, 4 juillet 2018 à Bruges (Belgique)	2
Réunion bilatérale avec l'Office national des chemins de fer (ONCF), 5 septembre 2018 à Rabat (Maroc)	2, 3
Conférence stratégique ministérielle 2018 de l'Union postale universelle (UPU), 6-7 septembre 2018 à Addis-Abeba (Éthiopie)	2, 3
InnoTrans 2018, 18-21 septembre 2018 à Berlin (Allemagne)	2, 5, 6, 12

Conférence annuelle EUMedRail, Plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne 2014-2020 : progrès et succès dans le secteur ferroviaire, 9-10 octobre 2018 à Bruxelles (Belgique)	2, 4, 5, 10
5 ^e Conférence autrichienne sur les marchandises dangereuses : table ronde sur les défis du secteur des transports et présentation sur les 125 ans de l'OTIF et le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses, son bilan et ses perspectives et les changements apportés par le RID/ADR 2019, 10-11 octobre 2018 à Vienne (Autriche)	9, 10
28 ^e Conférence internationale d'experts scientifiques sur les chemins de fer (Railcon 2018), présentation sur les règles techniques uniformes de la COTIF pour l'exploitation internationale des véhicules ferroviaires, 11 octobre 2018 à Niš (Serbie)	6
Railway PRO Investment Summit 2018, table ronde « Les corridors ferroviaires transcontinentaux – Solution pour le fret mondial », 16 octobre 2018 à Bucarest (Roumanie)	5, 6
Conférence sur le droit international du transport ferroviaire, 26-27 octobre 2018, université Jiao-tong de Pékin (Chine)	2, 5
Séminaire SIGA 2018, présentation sur les modifications 2019 des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses, 16 novembre 2018 à Novi Sad (Serbie)	9, 10
8 ^e session de la Commission préparatoire en vue de l'établissement d'un Registre international en vertu du Protocole ferroviaire de Luxembourg, Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), 6-7 décembre 2018 à Rome (Italie)	2, 11
Réunion avec la CESAP-ONU et signature d'un mémorandum d'accord pour présenter et faire connaître l'OTIF dans la région, 18-19 décembre 2018 à Bangkok (Thaïlande)	2, 4, 5

DANS LES MÉDIAS :

- *Global Railway Review*, numéro 5, septembre 2018, article « *Delivering international regulations to ensure efficient rail transportation* » par Aleksandr Kuzmenko
- *Global Railway Review*, numéro 6, décembre 2018, article « *Reducing the pass-by noise of existing freight wagons* » par Bas Leermakers
- *Gefährliche Ladung*, numéros de janvier à décembre 2018, divers articles sur les évolutions du Règlement type de l'ONU et du RID/ADR/ADN par Jochen Conrad
- *Der Gefahrgutbeauftragte*, numéros de septembre à décembre 2018, explications des modifications 2019 du RID/ADR par Jochen Conrad

2 ÉTENDRE ET DÉVELOPPER L'APPLICATION DE LA COTIF

50 États et une organisation régionale d'intégration économique sont membres de l'OTIF. 46 sont des membres actifs à part entière de l'OTIF et parties à la COTIF 1999. La qualité de membre de l'Irak, du Liban et de la Syrie est suspendue. La Jordanie est un membre associé de l'OTIF, non partie à la COTIF. L'adhésion à la COTIF est ouverte à tout État sur le territoire duquel une infrastructure ferroviaire est exploitée ainsi qu'aux organisations régionales d'intégration économique dont au moins un État membre est membre de l'OTIF. Étendre le champ d'application géographique de la COTIF est une priorité pour le Secrétariat de l'OTIF qui fournit toute aide nécessaire en matière d'adhésion.

En 2018, le Secrétariat de l'OTIF a reçu des demandes d'informations de la part de différents pays d'Europe, d'Asie et d'Afrique concernant la procédure d'adhésion comme membre à part entière ou membre associé et le système juridique de l'OTIF. Il a notamment beaucoup travaillé avec le CCG qui a pour projet de construire un réseau ferré régional intégré dans ses États membres (Arabie saoudite, Bahreïn, Émirats arabes unis, Koweït, Oman, Qatar).

Le 7 novembre 2018, la République islamique d'Afghanistan a déposé une demande d'adhésion à la COTIF et à ses appendices. Cette adhésion prendra effet au 1^{er} mai 2019.

Une nouvelle page consacrée à l'adhésion a été préparée pour le site Internet de l'OTIF. Publiée début 2019, elle expliquera la procédure d'adhésion et les différences entre membres à part entière et membres associés.

OBJECTIF 4
INCLURE DES LOGIQUES RÉGIONALES
DANS LE DROIT DE L'OTIF

OBJECTIF 5
PROMOUVOIR ET ACCOMPAGNER LE
PROCESSUS D'ADHÉSION



3

AMÉLIORER ET PROMOUVOIR L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SÉCURITÉ

En 2018, le département technique de l'OTIF a surtout œuvré pour que les dispositions des ATMF et APTU soient à jour et compatibles avec les dispositions similaires dans les États parties. Une attention particulière a été prêtée à l'UE dans la mesure où 26 de ses États membres également membres de l'OTIF ont discuté de nouveaux textes législatifs liés au quatrième paquet ferroviaire et de la révision des spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

LES RU EST, POUR DES DISPOSITIONS HARMONISÉES SUR L'EXPLOITATION EN SÉCURITÉ DES TRAINS EN TRAFIC INTERNATIONAL

À sa 13^e session, l'Assemblée générale a adopté le nouvel appendice H à la Convention (Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international ou RU EST) ainsi que des modifications subséquentes à la Convention proprement dite.



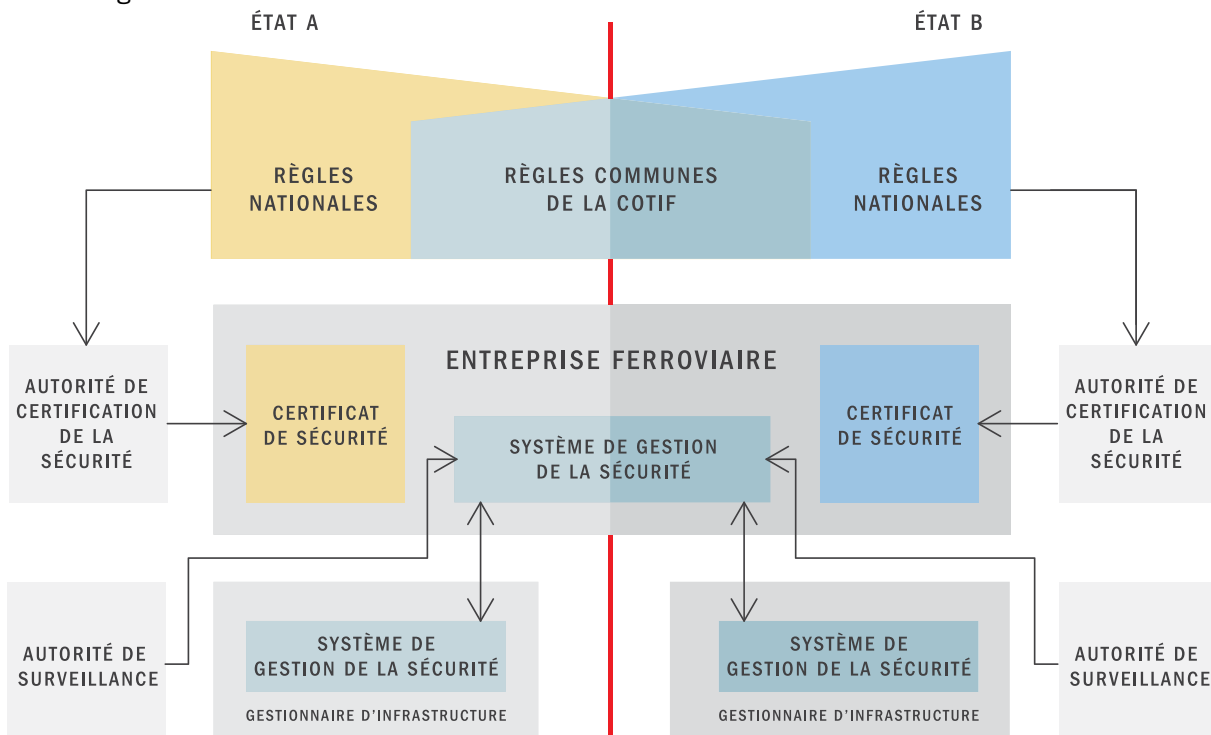
Bas LEERMAKERS
Chef du département
de l'interopérabilité
technique

OBJECTIF 6
PROMOUVOIR ET ACCOMPAGNER
L'INTEROPÉRABILITÉ EN SÉCURITÉ
DES TRAINS

L'adoption de cet appendice H constitue une étape majeure dans l'évolution de la COTIF dans la mesure où il crée une base en droit international pour des dispositions harmonisées pour l'exploitation et la sécurité. Il pourrait grandement contribuer à faire des chemins de fer un mode de transport véritablement international.

En vertu du nouvel appendice, les autorités nationales peuvent délivrer des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires sur la base de critères harmonisés, comme preuve de leur capacité à exploiter un train en sécurité dans l'État concerné. L'appendice H a pour objet d'énoncer les principes et des dispositions communes pour l'établissement d'une autorité de certification de la sécurité et d'une autorité de surveillance et de permettre la reconnaissance mutuelle des résultats des évaluations de la conformité et des systèmes de gestion de la sécurité.

Objet d'une étroite coordination avec le groupe de travail permanent WG TECH et les organisations du secteur, la préparation de l'appendice H, dont l'idée avait pour la première fois été présentée à la 12^e Assemblée générale en 2015, a été longue mais fructueuse. La Commission d'experts techniques (CTE) va maintenant commencer la rédaction de projets d'annexes aux RU EST en amont de leur entrée en vigueur.



LA RÉVISION PARTIELLE DES RU ATMF ET DES RU APTU

À sa 26^e session des 27 et 28 février 2018, la Commission de révision a adopté des modifications aux appendices F (RU APTU) et G (RU ATMF) à la COTIF, dans le but de les mettre en cohérence avec le quatrième paquet ferroviaire de l'Union européenne. Toutes les modifications proposées ont été préparées sur la base d'une analyse réalisée par la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF, puis discutées pendant les réunions du WG TECH et approuvées par la CTE à sa 10^e session.

Les RU APTU modifiées requièrent que les futures prescriptions techniques uniformes définissent :

- des exigences applicables quand les sous-systèmes existants sont renouvelés ou réaménagés,
- les paramètres du sous-système devant être vérifiés par l'entreprise ferroviaire afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires qu'ils emprunteront.

Les modifications aux RU ATMF visaient surtout à harmoniser la terminologie utilisée avec les nouvelles dispositions de l'UE et à tenir compte de certains changements en matière de procédure au sein de l'UE : elles permettent de garantir que les véhicules en provenance ou à destination de l'UE pourront être acceptés dans le cadre de la COTIF. Ces modifications concernent les concepts nouvellement introduits de « domaine d'utilisation », « compatibilité de l'itinéraire » et « autorisation de mise sur le marché du véhicule » et permettent de tenir compte du fait que l'Agence de l'UE pour les chemins de fer sera l'autorité compétente de l'UE pour la délivrance des autorisations de véhicules à partir de juin 2019.

Les appendices révisés sont entrés en vigueur le 1^{er} mars 2019.

LA 11^e SESSION DE LA CTE – MANDATS, ADOPTIONS ET DÉCISIONS

MISE AU POINT DES EXIGENCES POUR L'INFRASTRUCTURE

En 2018, la Commission d'experts techniques s'est réunie pour sa 11^e session.

La CTE 11 a chargé le WG TECH d'élaborer, sous forme d'une PTU, un projet de dispositions de la COTIF pour l'infrastructure. L'application de cette PTU sera obligatoire, mais uniquement sur les lignes choisies par chaque État membre en tenant compte de la faisabilité économique, de la compatibilité des lignes utilisées pour le trafic intérieur, etc. Le champ d'application de la PTU Infrastructure sera limité aux lignes destinées à être utilisées pour le trafic international et aux paramètres utiles en matière de compatibilité de l'itinéraire avec les véhicules, et n'inclura pas l'admission de l'infrastructure et le contrôle de sa maintenance. Il sera recommandé aux États parties d'appliquer la PTU Infrastructure sur toutes les nouvelles lignes qui seront ouvertes au trafic international et sur les lignes existantes principalement utilisées pour le trafic international. Ils devront veiller à ce que les informations concernant ces lignes soient publiques.

ÉLABORATION DE DOCUMENTS EXPLICATIFS

La CTE 11 a approuvé un document explicatif concernant les procédures d'adoption et de modification des PTU, auparavant discuté en détail par le WG TECH. Le Secrétariat de l'OTIF y analyse et décrit les procédures normales d'adoption et de modification des PTU, les possibilités pour la modification en urgence d'une PTU ainsi que d'autres possibilités pour traiter les erreurs dans les PTU.

En réponse aux questions soulevées par les représentants du secteur, la CTE 11 a prié le Secrétariat de l'OTIF de préparer un document explicatif concernant le champ d'application des spécifications techniques nationales et leur application aux admissions de véhicules. Le document préparé en ce sens explique également les différences et le lien entre spécifications techniques nationales et

cas spécifiques dans le cadre de la COTIF. Discuté en détail aux 35^e et 36^e réunions du WG TECH, il doit être soumis pour décision à la CTE 12 en 2019.

MODIFICATIONS AUX PTU GEN-B ET ATF ADOPTÉES PAR VOIE DE PROCÉDURE ÉCRITE

La CTE 11 a décidé d'organiser un vote par voie de procédure écrite pour les modifications aux PTU GEN-B et ATF. Les modifications à la PTU GEN-B incluent une simplification du texte concernant les installations fixes ainsi que des adaptations rédactionnelles. Dans la PTU ATF, les références aux documents techniques à l'appendice I ont été mises à jour, des erreurs signalées ont été corrigées et les progrès techniques ont été pris en compte. De plus, certaines modifications se sont avérées nécessaires pour préserver l'équivalence avec les spécifications applicables au sein de l'UE. Le Secrétaire général a informé tous les États membres du résultat positif du vote en décembre 2018. Les modifications à la PTU GEN-B et à la PTU ATF entrent en vigueur le 1^{er} juin 2019.

LA COORDINATION AVEC L'UNION EUROPÉENNE

Les dispositions de la COTIF sont actuellement harmonisées avec le droit ferroviaire de l'UE de sorte que les véhicules ferroviaires sont mutuellement acceptés au trafic international par tous les États membres de l'OTIF, membres et non membres de l'UE, qui appliquent les APTU et ATMF.

Pour faciliter cette harmonisation et garantir la constante compatibilité du droit de l'UE et des dispositions techniques de la COTIF, une coordination efficace de l'UE et de l'OTIF est essentielle. En ce sens, le Secrétariat de l'OTIF a pris part à plusieurs réunions d'experts et groupes de travail organisés par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ou la Commission européenne.

Le Secrétariat de l'OTIF a renforcé sa participation au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) en qualité d'observateur avec voix consultative. Les États membres de l'UE se réunissent au sein du RISC pour discuter et adopter de nouvelles propositions législatives. La participation de l'OTIF va faciliter sa coopération avec l'UE et lui permettra de mieux comprendre les priorités des différents États membres sur les questions d'interopérabilité et de sécurité, contribuant ainsi à l'élaboration d'un cadre juridique stable.

En 2018, les points de discussion les plus importants pour l'OTIF concernaient les registres nationaux des véhicules et le registre européen des véhicules centralisé, les nouvelles exigences pour la certification des entités chargées de l'entretien (ECE), la révision des STI de l'UE (STI Wagons, STI LOC&PAS et STI Bruit) et la PTU ATF.

LES REGISTRES NATIONAUX DES VÉHICULES (RNV)

Le Secrétariat de l'OTIF a activement participé aux discussions avec les États parties et l'UE sur les évolutions concernant les registres nationaux de véhicules et le futur registre européen des véhicules (REV), registre centralisé qui, à compter de 2021, remplacera les RNV des États membres de l'UE et sera géré par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. Le WG TECH a traité ces questions en deux temps.

Dans un premier temps, le WG TECH a discuté d'une mise à jour

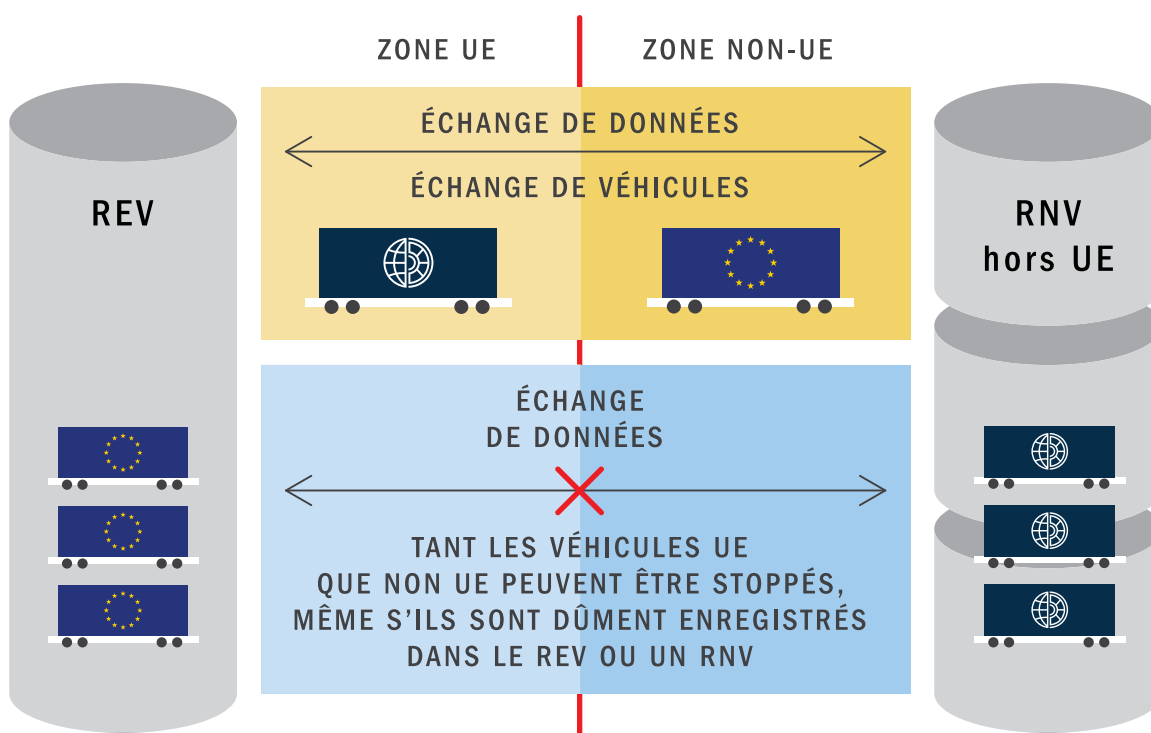
OBJECTIF 8
PROMOUVOIR L'ACCÈS AU RÉSEAU

de la Spécification du RNV transposant les modifications apportées du côté de l'UE et introduisant une nouvelle règle selon laquelle les États parties doivent informer le Secrétaire général de l'OTIF de leurs entités d'enregistrement.

Dans un second temps, le WG TECH a discuté des conséquences de la décision de l'UE d'abandonner les registres nationaux de véhicules à compter du 16 juin 2021 et de migrer vers un registre centralisé (le REV). À cette date, le RNV normalisé, le moteur de traduction des RNV et le Registre virtuel des véhicules (RVV), utilisés pour connecter les RNV, seront abandonnés. Les RNV établis dans les autres États parties de l'OTIF et le REV ne seront alors pas connectés.

Dans l'intérêt des États membres et non membres de l'UE, l'une des priorités de l'OTIF est de veiller à ce que les données sur les véhicules utilisés à l'international puissent toujours être consultées par les autorités, organisations et entreprises intéressées. Par conséquent, pour les États parties qui ont déjà un RNV ou sont en train de l'établir, la connectivité entre les différents RNV doit être garantie.

Les changements à venir dans l'utilisation des RNV ont suscité de grandes discussions au sein du WG TECH et l'OTIF s'est entretenue avec la Commission européenne et l'Agence afin de trouver la meilleure solution pour veiller à ce que l'échange de données sur les véhicules pour le trafic international continue et ne soit pas interrompu. Un document de travail contenant différents scénarios a été préparé et sera examiné plus en détail en 2019.



LA CERTIFICATION ECE

La Commission européenne a informé l'OTIF qu'elle proposait d'étendre la certification ECE à tous les véhicules et de la rendre obligatoire, à quelques exceptions près. Pour les EF qui procèdent en interne à la maintenance de leur matériel roulant, la certification pourra par exemple passer par le système de gestion de la sécurité. Des obligations et responsabilités supplémentaires sont assumées par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer qui, avec le quatrième paquet ferroviaire, deviendra l'autorité compétente de l'UE en juin 2019. Les prescriptions de l'UE pour la certification ECE proposent également d'inclure des activités comme la surveillance, le suivi, les inspections, les audits et l'établissement de rapports, qui ne relèvent pas du champ d'application de la COTIF.

Les modifications proposées, toujours en cours de discussion par les États membres de l'UE, ont des répercussions sur l'équivalence entre les dispositions de l'UE et l'annexe A aux ATMF, laquelle ne porte actuellement que sur la certification ECE pour les wagons de marchandises circulant à l'international. Le WG TECH n'a pas résolu le problème et l'OTIF va poursuivre ses discussions bilatérales avec l'UE afin de veiller au maintien de l'acceptation croisée des véhicules et de leurs ECE entre les différents pays, qu'ils soient ou non membres de l'UE, et de s'assurer que les véhicules puissent toujours être utilisés en trafic international.

SUIVI DES ÉVOLUTIONS DES STI DE L'UE

La Commission européenne a informé le WG TECH qu'une série de STI était en cours de révision en vue d'être adoptées et annexées à la directive de l'UE sur l'interopérabilité avant la fin 2018. Sont notamment concernées la STI LOC&PAS, la STI Wagons et la STI Bruit, dont la révision peut avoir des répercussions sur la compatibilité avec les PTU existantes. L'OTIF a donc suivi de près ces développements et participé aux réunions du groupe d'experts de l'UE et du RISC afin de comprendre les modifications proposées et d'attirer l'attention sur les possibles incompatibilités.

L'adoption de ces STI ayant été repoussée à janvier 2019, une analyse sera réalisée en 2019 afin de déterminer si les PTU correspondantes doivent également être révisées.

FACILITER LA MISE EN ŒUVRE DE LA PTU ATF

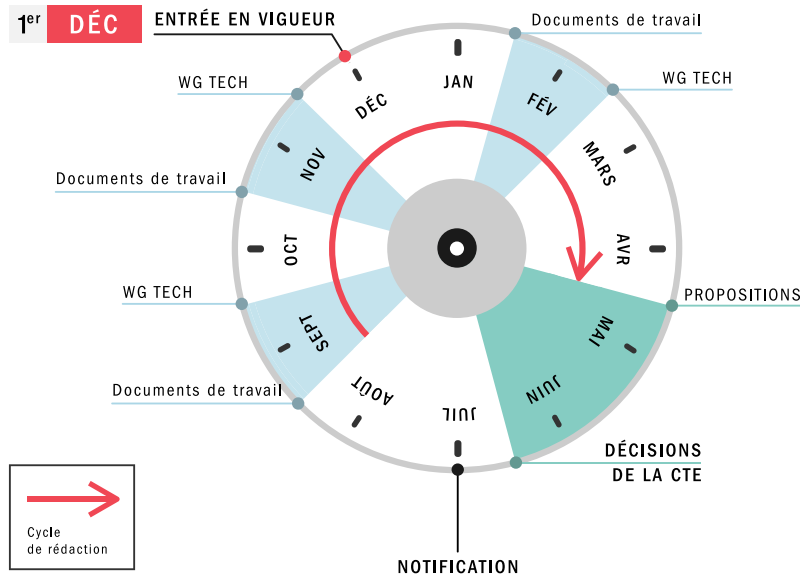
La PTU concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF) comporte les dispositions pour l'échange international d'informations aux fins des services de fret internationaux. Sa mise en œuvre permettra d'améliorer la planification, les notifications sur la circulation des trains et l'échange d'informations avec les clients du fret. Pour faciliter cette mise en œuvre dans les États parties, le Secrétariat de l'OTIF veille à être à jour de toutes les modifications concernant les documents techniques listés à l'appendice I de la PTU ATF.

L'appendice I de la PTU ATF renvoie aux documents techniques publiés sur le site Internet de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. Lorsque l'Agence apporte des modifications aux documents techniques de la STI ATF de l'UE, celles-ci ne peuvent pas être automatiquement applicables à la PTU ATF puisqu'une décision de la Commission d'experts techniques est alors requise. En coordination avec l'Agence, le Secrétariat a préparé un projet de procédure pour la modification de l'appendice I de la PTU ATF : la Commission européenne et l'Agence communiqueront en temps utile avec le Secrétariat de l'OTIF, l'équivalence continue sera garantie et les États parties de l'OTIF non membres de l'UE pourront contrôler et appliquer les modifications pertinentes dans le champ d'application de la COTIF. Cette procédure sera simple et respectera les échéances et plans conti-

OBJECTIF 7
CONTRIBUER À LA NUMÉRISATION
DU RAIL

nus tant pour les demandes de modifications au sein de l'Agence que pour la prise de décision au sein de l'OTIF.

RÉUNIONS EN 2018

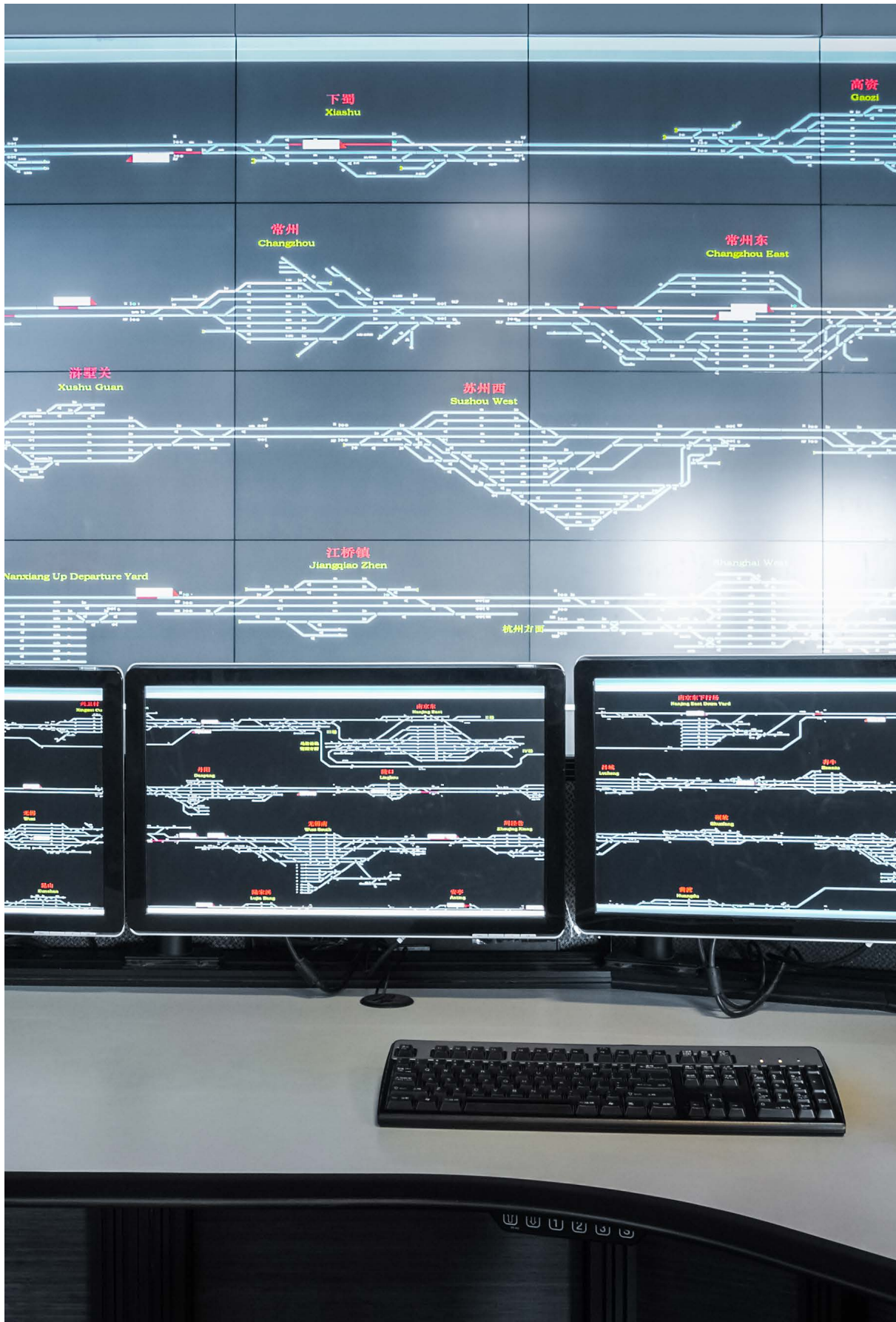


WG TECH 34
6-7 FÉVRIER 2018

CTE 11
12-13 JUIN 2018

WG TECH 35
11-12 SEPTEMBRE 2018

WG TECH 36
27-28 NOVEMBRE 2018



4

LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES

DÉVELOPPEMENTS DE LA RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN ET DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID

En 2018, la notification des modifications entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2019 et la publication de l'édition 2019 du RID dans les trois langues de travail ont été les priorités du département du RID. Le RID 2019 compte entre autres nouveautés :

- douze nouveaux numéros ONU pour les objets contenant des matières dangereuses des différentes classes de marchandises dangereuses, avec de nouvelles prescriptions d'emballage et d'étiquetage ;
- des critères de classification pour les matières corrosives entièrement révisés ;
- des instructions d'emballage pour les piles et batteries au lithium endommagées ou défectueuses ;
- de nouvelles méthodes de contrôle pour les bouteilles à gaz surmoulées pour lesquelles le contrôle visuel et l'épreuve de pression usuels sont impossibles.



Jochen CONRAD
Chef du département
des marchandises
dangereuses

OBJECTIF 9
ASSURER LA MISE À JOUR CONTINUE
DE LA RÉGLEMENTATION DES
MARCHANDISES DANGEREUSES
EN FONCTION DES PROGRÈS
TECHNIQUES ET SCIENTIFIQUES

I LA RÉUNION COMMUNE

La Réunion commune RID/ADR/ADN élabore des prescriptions européennes harmonisées sur les marchandises dangereuses pour le rail, la route et la navigation intérieure. Son secrétariat est assumé conjointement par le département du RID de l'OTIF et par le secrétariat de la division des transports de la CEE-ONU. En 2018, la Réunion commune s'est réunie pour deux sessions d'une semaine. Tandis que la session de printemps a permis de procéder à de dernières corrections des modifications entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2019, la session d'automne a vu le traitement des premières propositions de modifications prévues pour une entrée en vigueur en 2021.

Parmi les nombreuses modifications prévues pour 2019, les thèmes ci-après se démarquent. Loin de donner un aperçu exhaustif des activités du département du RID, ils reflètent cependant bien les évolutions technologiques les plus significatives qui ont eu le plus de répercussions sur les prescriptions, montrant ainsi à quel point prescriptions et évolutions du secteur sont directement liées.



VARIATIONS ET INDICATIONS COMPLÉMENTAIRES POUR LES PLAQUES-ÉTIQUETTES

Pour les plaques-étiquettes, les mêmes dérogations que pour les étiquettes de danger sont désormais admises :

- Les modèles requis pour d'autres modes de transport peuvent également être acceptés s'ils présentent des variations mineures qui n'affectent pas le sens évident de la plaque-étiquette.
- À l'exception des plaques-étiquettes de modèle 9A, les plaques-étiquettes peuvent contenir du texte comme le numéro ONU ou une description écrite du danger (p. ex. « inflammable »).
- À l'exception des plaques-étiquettes de la classe 7, les plaques-étiquettes ne peuvent contenir dans le champ situé sous le symbole que des indications facultatives sur la nature du danger et les mesures de précautions à prendre lors des manipulations.

RÉFÉRENCES À DES NORMES

N'ayant pas été publiées à temps, c'est-à-dire avant le 1^{er} juin 2018, par le Comité européen de normalisation (CEN), certaines normes destinées à être citées en référence dans le RID et l'ADR n'ont pas pu être intégrées dans la liste des modifications entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

Dans la mesure où une notification séparée de ces normes auraient posé des difficultés aux États membres en raison de la complexité des procédures, la Réunion commune a décidé que ces normes ne seraient insérées dans le RID/ADR qu'en 2021, mais que le délai de transition pour leur application obligatoire serait réduit à un an au lieu de deux.

La Réunion commune a néanmoins reconnu que dans le cas de la norme EN 12972 (Citernes destinées au transport de matières dangereuses – Épreuve, contrôle et marquage des citernes métalliques), les progrès techniques et scientifiques survenus entre la version 2007 (version référencée actuellement dans le RID/ADR) et la version 2018 justifiaient une application aussi rapide que possible, puisque cette dernière inclut les procédures actuelles pour les épreuves de pression hydraulique et d'étanchéité ainsi que des indications détaillées concernant les essais non destructifs à réaliser sur les soudures des citernes.

Étant donné que la version 2007 de la norme EN 12972 ne correspond plus aux prescriptions du RID/ADR, la Réunion commune a décidé de publier sur les sites Internet de la CEE-ONU et de l'OTIF une ligne directrice invitant les autorités compétentes à autoriser dès que possible l'application de la norme EN 12972:2018.

LANGUES À UTILISER POUR LES MARQUES

Sur les colis de marchandises de la classe 1, c'est dans la langue du pays expéditeur que doit apparaître la désignation officielle. Lorsque cette langue n'est ni l'allemand, ni l'anglais, ni le français, la désignation doit également être indiquée dans une de ces trois langues.

Cette exigence pose problème pour les transports internationaux de retour de matières explosives après des essais militaires, pour lesquels les emballages originaux des munitions non utilisées sont employés. Il en va de même pour les retours des artifices de divertissement non utilisés après un feu d'artifices. Dans les deux cas, la désignation officielle de transport inscrite sur le colis doit être modifiée.

La Réunion commune a décidé de ne plus exiger que l'utilisation de

l'allemand, de l'anglais ou du français, sans pour autant interdire l'utilisation d'autres langues.

CODES DES CITERNES EN MATIÈRE PLASTIQUE RENFORCÉE DE FIBRES

Les conteneurs-citernes en matière plastique renforcée de fibres doivent porter un code-citerne. Or, la pression de calcul indiquée dans la deuxième partie de ce code-citerne peut prêter à confusion lors du remplissage étant donné qu'en raison des critères de conception des citernes en matière plastique renforcée de fibres et des critères de sélection des marchandises dangereuses autorisées dans ces dernières, les matières avec une pression de calcul jusqu'à 4 bar peuvent également être transportées dans des conteneurs-citernes en matière plastique renforcée de fibres d'une pression de calcul moindre. Cela vaut notamment pour le transport des matières corrosives de la classe 8 autorisées au transport dans des citernes en matière plastique renforcée de fibres.

Sur décision de la Réunion commune, c'est la valeur maximale de la pression de calcul des matières autorisées au transport dans des citernes en matière plastique renforcée de fibres qui doit être indiquée dans les codes-citernes de celles-ci.

Une mesure transitoire garantit que les codes-citernes des citernes en matière plastique renforcée de fibres ne devront être corrigés qu'au moment de la première épreuve périodique réalisée après le 1^{er} juillet 2021.

ÉTABLISSEMENT DU RAPPORT D'ACCIDENT

Selon le RID, un rapport doit être soumis à l'autorité compétente si un accident ou un incident grave se produit lors du chargement, du remplissage, du transport ou du déchargement de marchandises dangereuses. Pour le déchargement, c'est au destinataire qu'il appartient de remettre le rapport d'accident, bien que le déchargeur ait lui aussi des obligations selon le chapitre 1.4. La raison en est que le déchargeur n'avait pas encore été défini comme intervenant lorsque les dispositions sur l'établissement du rapport d'accident ont été fixées ; ses obligations actuelles incombaient alors essentiellement au destinataire.

La Réunion commune a décidé de mentionner le déchargeur comme responsable de la soumission du rapport d'accident, aux côtés du destinataire.

RÉFÉRENCES FAITES À L'« AUTORITE COMPÉTENTE » DANS LE RID/ADR

Le RID/ADR définit l'autorité compétente comme l'autorité ou autre organisme ainsi désigné dans chaque État et dans chaque cas particulier selon le droit national. Il décrit également en détail le rôle des autorités compétentes, qui ont entre autres pour tâches :

- de fixer les restrictions de transport et dérogations,
- d'accorder les autorisations et agréments,
- d'établir une classification et des conditions de transport,
- de réaliser des contrôles,
- de délivrer des attestations.

À plusieurs endroits du RID/ADR, le pays de l'autorité compétente

est également précisé, p. ex. autorité compétente du pays d'origine, des États intéressés au transport, du pays de fabrication ou du pays d'utilisation.

Le RID/ADR n'est applicable qu'au transport international de marchandises dangereuses et ne lie que les États parties au RID et parties contractantes à l'ADR. Pour autant, il y est parfois aussi fait référence aux autorités compétentes d'États non parties. C'est par exemple nécessaire pour ce qui est de l'agrément de tous types d'emballages ou de citernes mobiles utilisés dans le monde entier en trafic multimodal.

Il est apparu que dans plusieurs cas, des clarifications devaient être apportées au RID/ADR afin d'éviter les interprétations multiples. De même, il faudrait préciser ce que signifie « pays du transport », « pays d'utilisation », « pays d'origine » ou encore « pays de destination ».

Les occurrences du terme « autorité compétente » dans le règlement seront examinées par un groupe de travail informel au cours du présent cycle biennal.

LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID ET SON GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT

La Commission d'experts du RID est l'un des organes les plus importants de l'OTIF dans la mesure où les prescriptions relatives au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sont soumises à des modifications permanentes qui conduisent tous les deux ans à une réédition complète du RID. Étant donné qu'en vertu de la directive communautaire 2008/68 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, les prescriptions du RID doivent également être appliquées en trafic national des États membres de l'UE, les modifications du RID ont pour conséquence directe une modification du droit national. L'OTIF joue donc un rôle-clé.

Les discussions techniques ont lieu au sein du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, qui se réunit une fois par an. En principe, la Commission d'experts du RID ne siège plus qu'une fois tous les deux ans et adopte toutes les décisions préparées par son groupe de travail permanent.

En 2018, le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID s'est réuni pour une session de deux jours en mai à Berne et une session de trois jours en novembre à Cracovie (Pologne). La Commission d'experts du RID s'est quant à elle réunie immédiatement après la réunion de mai de son groupe de travail permanent.

Le Groupe de travail permanent a notamment pris des décisions sur les questions ci-après.

MAINTIEN EN SERVICE D'ANCIENS WAGONS-CITERNES DESTINÉS AU TRANSPORT DE GAZ

Lors de la session de novembre 2017 du Groupe de travail permanent, l'Autriche avait rapporté que dans le cadre de contrôles ponctuels, de graves défauts avaient été constatés sur des wagons-citernes pour gaz. Le Groupe de travail permanent était convenu que les mesures prises à l'échelon national et par les associations internationales devaient lui être présentées à sa session de mai 2018 afin qu'il puisse décider des suites à donner.

Les représentants de différents États ont informé le Groupe de travail permanent des mesures prises dans leur pays. L'Autriche a



constaté que la réalisation de contrôles ponctuels et la publication de leurs résultats avaient permis une amélioration notable de la situation. L'Autriche a elle aussi vu une diminution significative du taux de défaillance en 2018.

De manière générale, l'importance d'un échange réciproque d'informations sur les résultats des contrôles a été mise en avant. Même si une amélioration générale de la situation a pu être constatée, les contrôles ponctuels doivent se poursuivre dans ce domaine. Il a de plus été rappelé que les wagons-citernes pour gaz ne peuvent être maintenus en service au titre des mesures transitoires que si leurs équipements satisfont aux prescriptions du chapitre 6.8.

TRÈS GRANDS CONTENEURS-CITERNES

Deux réunions du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » ont été consacrées aux très grands conteneurs-citernes mis au point par le groupe chimique BASF et le constructeur de conteneurs-citernes belge van Hool. La première a eu lieu les 30 et 31 janvier 2018 à Hambourg, la deuxième les 19 et 20 novembre 2018 à Cracovie, juste avant la session de Groupe de travail permanent.

Les très grands conteneurs-citernes ont une capacité de 73 500 litres et leur charge utile peut atteindre jusqu'à 66 tonnes. La capacité de chargement correspond ainsi à deux conteneurs-citernes traditionnels ou à un wagon-citerne à bogies.

À la première réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », les discussions se sont appuyées sur un comparatif des prescriptions applicables aux wagons-citernes et conteneurs-citernes. Il avait alors notamment été souligné que même avec des aciers de haute qualité, l'épaisseur minimale de paroi des réservoirs est de 4,5 mm pour les wagons-citernes, mais de 3 mm pour les conteneurs-citernes. Plusieurs représentants se sont demandé si cette différence restait justifiée pour les très grands conteneurs-citernes, dont la contenance est comparable à celle des wagons-citernes à bogies.

En ce qui concerne les citernes, d'autres différences ont été constatées concernant la fixation de constructions annexes soudées, la résistance à la pression des dispositifs de fermeture, la périodicité des contrôles et l'indication de la date de la prochaine épreuve.

Le comparatif des wagons porteurs utilisés pour les très grands conteneurs-citernes a notamment fait ressortir les éléments suivants prescrits pour les wagons-citernes : distance minimale entre le plan de traverse de tête et le réservoir, dispositifs d'absorption d'énergie et protection anti-chevauchement des tampons.

Étant donné que l'utilisation de très grands conteneurs-citernes entraîne des exigences particulières pour les wagons porteurs, elle pourrait être considérée comme un changement significatif au sens de la méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation des risques. BASF s'est déclarée prête à réaliser une analyse des risques volontaire, dont la teneur a été présentée à la réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » peu avant la 10^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID.

Dans cette analyse des risques, le transport de très grands conteneurs-citernes sur des wagons porteurs innovants sera comparé avec le transport de conteneurs-citernes traditionnels sur des wagons porteurs conventionnels et avec le transport en wagons-citernes. Il s'agira entre autres de réaliser une étude expérimentale du comportement en circulation, une analyse de divers scénarios d'accident, des essais d'impact avec chevauchement des tampons ainsi qu'une analyse du comportement à long terme des très grands conteneurs sur les nouveaux wagons porteurs.

LISTES DE VÉRIFICATION POUR LE REMPLISSAGE ET LA VIDANGE DES WAGONS-CITERNES

C'est dans son édition 2013 que le RID a pour la première fois fait référence aux listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides, élaborées par plusieurs associations allemandes. L'objectif de ces listes est entre autres d'empêcher les fuites de gouttes pendant le transport car celles-ci peuvent nécessiter l'intervention des pompiers voire une fermeture de lignes.

Dans l'édition 2019 ont maintenant été introduites des références aux listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz, élaborées par un groupe de travail informel en s'appuyant sur les listes de vérification pour les liquides. Les nouvelles listes couvrent toutefois davantage d'obligations du remplisseur et du déchargeur.

Le Groupe de travail permanent ayant exprimé le souhait qu'un maximum d'obligations soient également incluses dans les listes de vérification existantes pour les matières liquides, le groupe de travail informel en a préparé des versions révisées en tenant compte de nombreux retours du secteur. Le Groupe de travail permanent a décidé de renvoyer à ces listes mises à jour dans la version 2021 du RID.

55^e SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID

Juste après la réunion du Groupe de travail permanent, a eu lieu au mois de mai la 55^e session de la Commission d'experts du RID qui a eu pour tâche d'approuver les amendements du RID proposés par la septième (Prague, 22-24 novembre 2016), la huitième (Utrecht, 20-24 novembre 2017) et la neuvième session de son groupe de travail permanent pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

La Commission d'experts du RID a également adopté un nouveau règlement intérieur préparé par le Secrétariat et définissant les modalités de vote de l'Union européenne et de la procédure de vote écrite, devenue nécessaire dans la mesure où la Commission d'experts du RID ne se réunit plus que tous les deux ans.

OBJECTIF 10
SIMPLIFIER L'ACCÈS NUMÉRIQUE
AFIN DE PROMOUVOIR ET AMÉLIORER
L'APPLICATION DES PRESCRIPTIONS
DU RID

À la suite de la réunion de la Commission d'experts du RID, le travail de consolidation des versions allemande, anglaise et française du RID 2019 a commencé. À la mi-septembre 2018, les textes anglais et français ont pu être transmis aux maisons d'édition chargées par l'OTIF de publier les versions imprimées du RID. L'édition 2019 du RID a ensuite été publiée début novembre 2018 sur le site Internet de l'OTIF, pour la première fois comme document PDF non protégé, c'est-à-dire qu'il est possible d'en copier le texte. Les États membres qui le souhaitaient en ont également reçu les fichiers originaux en version modifiable.

L'HARMONISATION DU RID DE L'OTIF ET DE L'ANNEXE 2 AU SMGS DE L'OSJD

Le Secrétariat de l'OTIF œuvre depuis longtemps à l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS applicable dans les États membres de l'OSJD (Organisation pour la coopération des chemins de fer). En plus de quelques États européens, l'OSJD compte comme membres de nombreux États asiatiques.

Depuis 2015, cette harmonisation étaient toutefois au ralenti, car quelques États membres de l'OSJD s'opposaient à ce qu'il soit fait référence à des normes EN dans l'annexe 2 au SMGS, dans la mesure où la plupart des membres de l'OSJD ne jouent aucun rôle dans leur élaboration. Certains États tenaient ainsi à ce que des experts de l'OSJD contrôlent la pertinence des normes EN pour une application sur le territoire des États de l'OSJD, avant d'y faire référence dans le texte de l'annexe 2 au SMGS. Cela se serait toutefois avéré très difficile puisque les normes EN ne sont publiées qu'en allemand, anglais et français et qu'il n'en existe dans la plupart des cas pas de traduction russe.

Plusieurs solutions de compromis ont été discutées ces dernières années, sans succès. En octobre, les États membres sont finalement convenus de transférer tous les renvois aux normes EN dans une table, la « Table des documents normatifs et techniques », à laquelle il est renvoyé au point 1.1.6 de l'annexe 2 au SMGS. Cette table contient le numéro de chaque norme, son titre en langue anglaise ainsi qu'une traduction de celui-ci en russe. Il y est également indiqué dans quels États membres de l'OSJD l'application de la norme est obligatoire, son application étant alors simplement recommandée dans les autres. Les normes GOST utilisés en Russie et dans différents autres États asiatiques ont elles-aussi été incluses dans la table.

Grâce à ce compromis, toutes les autres modifications entrées en vigueur dans le RID 2017 et 2019 ont également pu être adoptées.

Les États membres de l'OSJD n'ayant soulevé aucune objection à l'adoption du train de modifications lors de la procédure de notification, l'édition 2019 de l'annexe 2 au SMGS harmonisée avec le RID pourra entrer en vigueur au 1^{er} juillet 2019.

LES PARTENARIATS AVEC LES ORGANISMES DE L'ONU

Le service du RID a participé en qualité d'observateur aux deux sessions du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC). Les décisions prises lors de ces sessions sont incorporées dans la 21^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU) et seront reprises, dans le cadre de l'harmonisation, dans l'édition 2021 du RID.

Le service du RID a également participé aux deux sessions du groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), qui prend les décisions concernant les modifications de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). L'objectif principal de cette participation est d'assurer le parallélisme des règlements RID et ADR et de garantir ainsi en transport multimodal des transitions sans heurts entre les différents modes de transport.

RÉUNIONS EN 2018

GRUPE DE TRAVAIL « TECHNIQUE DES CITERNES ET DES VÉHICULES » DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID
30 et 31 janvier (Hambourg)

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN
12-16 mars (Berne)

9^e SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID
28-30 mai (Berne)

55^e SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID
30 mai (Berne)

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN
17-21 septembre (Genève)

10^e SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID
19-23 novembre (Pologne)



5 | LE SECRÉTARIAT DE L'OTIF

La direction du Secrétariat pourvoit à la réalisation des objectifs et au bon développement de l'Organisation. Satisfaire à ces attentes requiert le soutien du Comité administratif et les compétences nécessaires. Le Secrétaire général et le Comité administratif sont conjointement responsables de l'orientation stratégique. Il est donc crucial que le Comité administratif et la direction du Secrétariat se montrent perspicaces, critiques et intègres au service de l'Organisation. Dans le respect de ces valeurs, ils en définissent les objectifs et veillent à leur réalisation.

| LE PERSONNEL

DES EFFECTIFS RÉDUITS

En 2018, le Secrétariat a fonctionné avec des effectifs particulièrement réduits. Dès le début de l'année, comme suite au départ à la retraite de M^{me} Eva Hammerschmiedová, le département juridique s'est réorganisé avec une personne en moins. Bien que prévue depuis fin 2017, cette réduction des effectifs a eu de lourdes répercussions pour les autres agents.

M^{me} Pujol, chargée de la communication, est partie en congé maternité le 25 octobre. Ses tâches et projets ont été confiés à plusieurs membres du Secrétariat.

Fin septembre 2018, M. Ghousébash Gaffar, chef du département de l'administration et des finances, a quitté l'OTIF de manière relativement imprévue, puis à la fin de l'année M. François Davenne, Secrétaire général, a quitté ses fonctions pour relever de nouveaux défis professionnels.



Ruth WABER

Chef du département de l'administration et des finances par interim

OBJECTIF 11

INNOVER POUR PROMOUVOIR NOTRE SAVOIR-FAIRE TOUT EN POURSUIVANT LE DIALOGUE SOCIAL

Il a fallu combler ces lacunes en interne en faisant évoluer l'OTIF et en mobilisant les compétences. Le credo « L'OTIF, une organisation apprenante » a ainsi été mis à l'épreuve.

Ce surcroît de travail dû à des effectifs réduits a mis en lumière que chacun pouvait faire la différence. Grâce à l'engagement exceptionnel de certains agents, à la mobilisation des compétences et à l'autogestion, certains assumant également des tâches et fonctions supplémentaires, les défis de cette année 2018 ont pu être relevés. L'équipe du Secrétariat s'est surpassée et a fait preuve de ses capacités, de sa responsabilité et de ses compétences.

Cela montre toutefois qu'en matière de personnel, ne pas épuiser le budget n'a pas forcément un caractère positif.

Malgré les effectifs réduits, beaucoup a été fait en 2018.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE, COMMISSION DE RÉVISION ET COMITÉ ADMINISTRATIF

La préparation de la 13^e Assemblée générale des 25 et 26 septembre 2018 a constitué un travail de longue haleine, auquel a rapidement succédé la préparation de la 14^e Assemblée générale de février 2019.

La prise de contact, les nombreuses discussions et la correspondance avec les États membres concernant la nouvelle composition du Comité administratif du 1^{er} octobre 2018 au 30 septembre 2021 ont nécessité beaucoup de temps, mais ont permis de renforcer les relations entre le Secrétariat et les délégués des États membres.

LE PROJET DE RÉNOVATION DU BÂTIMENT DE L'OTIF

Le projet de déménagement de l'OTIF dans les locaux de l'Union postale universelle n'ayant pas abouti, un projet de rénovation du bâtiment de l'OTIF sera lancé en 2019. Il s'étendra certainement sur plusieurs années, en collaboration avec le Comité administratif.

UNE GESTION OPTIMISÉE ET RATIONALISÉE

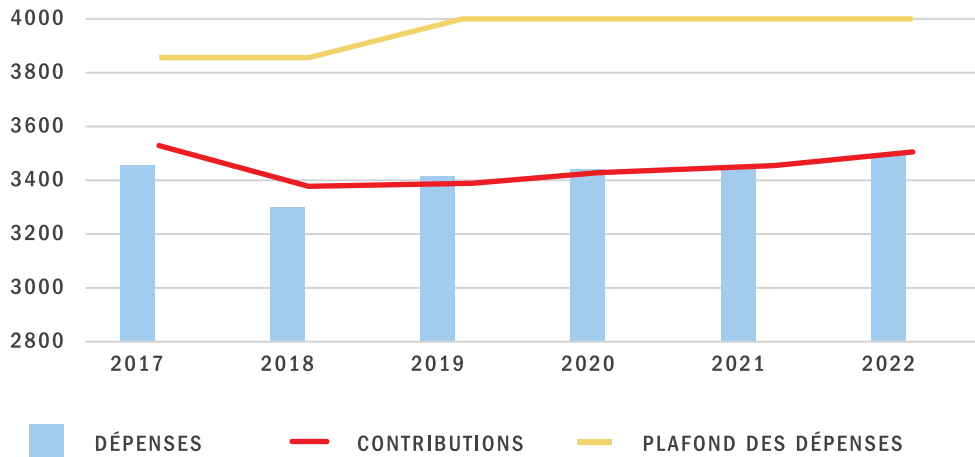
Le rapport final très positif de PwC a validé les modalités de travail maintenant éprouvées avec l'expert-comptable de FIDUCOM, l'organisation efficace des travaux et la mise en œuvre rigoureuse des directives modifiées. Toutes les recommandations émises par PwC pour garantir la fiabilité des comptes de l'OTIF ont été traitées.

Cette bonne collaboration s'est poursuivie après le départ du chef du département administratif et financier.

L'OTIF 2018 EN CHIFFRES

Le contrôle strict des dépenses et la stabilité des contributions des États membres, seule source de revenus de l'OTIF, constituent des objectifs permanents. Les dépenses effectives de l'Organisation pour 2018 sont inférieures de 2 % aux montants budgétisés, preuve de la précision avec laquelle le budget est établi. À l'avenir, le résultat effectif pourrait donc dépasser le budget. Le résultat financier positif de 2018 est versé au fonds de réserve. La 13^e Assemblée générale de septembre 2018 a augmenté le plafond des dépenses 2019-2024 à 4 millions de francs par an permettant ainsi à l'OTIF de

poursuivre une stratégie d'évolution dynamique et lui laissant une marge pour les investissements dans ses bureaux si une décision est prise en ce sens ces prochaines années comme suite à l'échec du projet de déménagement dans les locaux de l'UPU. Ces frais devront être couverts non pas par une augmentation des contributions, mais par l'utilisation du fonds de réserve.



La situation financière de l'Organisation est toujours très satisfaisante, avec un fonds de roulement à hauteur de 6,6 millions de francs, soit deux années d'activité, comme le confirme le rapport des vérificateurs des comptes. Le besoin en fonds de roulement reste sous contrôle avec 477 000 CHF, mais est plus élevé qu'en 2017 car les contributions dues des États membres sont plus élevées.

Actif = Emplois		2018	Passif = Ressources	
Emplois stables 1 415 kCHF		FR 6 563 kCHF	Ressources durables 7 978 kCHF	
Immobilisations 1 415 kCHF			Capitaux propres 7 245 kCHF Dettes financières 0 kCHF Provisions 733 kCHF	
Actif circulant 637 kCHF		BFR -483 kCHF	Passif circulant 154 kCHF	
Trésorerie active 6 080 kCHF			NET 6 080 kCHF	Trésorerie passive 0 kCHF
Liquidités 6 080 kCHF				

I LE PROTOCOLE DE LUXEMBOURG

Le Protocole de Luxembourg établit un nouveau système juridique général pour la reconnaissance et la hiérarchisation de trois types de garanties détenues par des créanciers sur les équipements ferroviaires. Les garanties seront enregistrées dans un nouveau registre international situé au Luxembourg, qui sera consultable par le public 24 h / 24 et 7 j / 7.

Le Protocole de Luxembourg n'est pas encore applicable. Un minimum de quatre ratifications sont requises pour qu'il entre en vigueur. L'OTIF sera le secrétariat de l'autorité de surveillance du registre.

Le fonctionnement du Protocole de Luxembourg sera supervisé par l'Autorité de surveillance, nouvel organisme international établi dans le cadre du Protocole, qui sera installé à Berne en Suisse. Elle sera constituée des États parties et, initialement, des représentants de trois États désignés par UNIDROIT (Institut international pour l'unification du droit privé) et de trois États désignés par l'OTIF. L'OTIF jouera le rôle de secrétariat et l'Autorité de surveillance sera conseillée par une commission d'experts. Jusqu'à l'entrée en vigueur du Protocole, c'est la Commission préparatoire, établie par l'acte final de la conférence diplomatique de Luxembourg en 2007 et qui inclut UNIDROIT, l'OTIF, les pays qui ont ratifié la Convention et le secteur, qui œuvre en vue de sa mise en application. Le jour de l'entrée en vigueur du Protocole, qui sera aussi le jour de mise en service du Registre international, aura également lieu la première réunion de l'Autorité de surveillance. Cette réunion verra la constitution de l'Autorité de surveillance qui adoptera ses règles de procédure. Elle approuvera ensuite tous les accords conclus et les documents préparés par la Commission préparatoire ainsi que son accord de travail avec le Secrétariat, instituera la Commission d'experts, publiera les règles d'exploitation du Registre international, en approuvera les méthodes d'exploitation et arrêtera le calendrier tarifaire pour les services fournis par le Registre international.

La 13^e Assemblée générale a chargé le Comité administratif :

- de définir les règles de désignation par l'OTIF de trois de ses États membres comme membres de l'Autorité de surveillance ;
- de définir les modalités de la certification du Registre dans l'accord relatif aux conditions détaillées pour l'exercice de l'activité du Secrétariat à signer entre le président du Comité administratif de l'OTIF et le président de l'Autorité de surveillance du Registre international ferroviaire.

TRADUCTION, INTERPRÉTATION ET TERMINOLOGIE

Le rapport d'activité 2018 donne pour la première fois la parole au département de la traduction de l'OTIF, qui reste d'habitude plus volontiers dans l'ombre. En raison d'un volume de textes accru, le Secrétariat de l'OTIF compte depuis 2010 trois traducteurs permanents, un par langue de travail de l'Organisation. En effet, en vue de préparer l'introduction de la langue anglaise au moment de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 le 6 juin 2006, un traducteur anglais a été engagé dès 2001 pour la traduction préalable de différents textes.

En plus de leurs travaux de traduction, deux des traducteurs de l'OTIF participent comme interprètes à diverses réunions de l'OTIF, la troisième étant responsable de la terminologie.

L'intensification de l'activité des trois départements opérationnels constatée depuis quelques années et conforme à la stratégie de l'Organisation s'est accompagnée d'un accroissement de la charge de traduction. Cette tendance devrait se poursuivre, de nouveaux organes juridiques ayant été institués en 2018 (Groupe de travail d'experts juridiques et Commission ad hoc pour la coopération).

Pour les traducteurs de l'OTIF, le premier semestre de l'année est habituellement très chargé. Cela a de nouveau été le cas en 2018, où à la préparation des réunions régulières du premier semestre de l'année se sont ajoutées la 26^e session de la Commission de révision ainsi que la session bisannuelle de la Commission d'experts du RID au printemps, en plus de la réunion de son groupe de travail permanent. Le deuxième semestre a principalement été marqué par la préparation de la 13^e Assemblée générale. En ce qui concerne les réunions annuelles régulières, il convient de noter qu'il n'y a eu cette fois qu'une seule session du Comité administratif et que le nombre de pages à traduire pour la Commission d'experts techniques a été relativement faible par rapport aux années précédentes.

Le tableau ci-contre donne une idée approximative du volume des textes traduits et corrigés par les traducteurs en 2018, avec le détail du nombre de pages correspondant à des réunions particulières et au Bulletin, ainsi qu'une valeur moyenne pour les traductions autres.

La catégorie « Divers » comprend les traductions et corrections qui ne sont pas liées à une réunion spécifique : circulaires diverses, communication interne, directives internes, textes pour le site Internet, mémorandums d'accord, présentations PowerPoint, contrats de travail, notifications du dépositaire, groupes de travail n'employant que l'anglais (WG TECH et Groupe mixte d'experts pour la coordination), etc. La Réunion commune relève également de cette catégorie puisque la majorité des traductions sont réalisées par l'ONU : seuls certains documents ainsi que le rapport sont traduits par l'OTIF de ou vers l'allemand ou corrigés par elle. Le nombre de pages indiqué ici est une valeur moyenne pour les différentes langues.

Le volume des traductions devrait être comparable en 2019 : il n'y aura certes pas d'Assemblée générale et de Commission de révision, mais deux sessions de chacun des deux nouveaux organes juridiques, en mars et en octobre, et trois sessions du Comité administratif.



Joana MEENKEN
Chef du département de
la traduction

Domaine	Pages
GT « Technique des citernes et des véhicules »	37
Commission de révision	57
Bulletin	132
Groupe de travail permanent RID	151
Commission d'experts du RID	13
Comité administratif	294
CTE	76
Assemblée générale	217
Communiqués de presse	19
Divers	320

Remarque : Ne sont pas incluses dans le nombre de pages les pages de titres, tables des matières, liste des participants, etc. Ne sont pas recomptés les documents et annexes présentés à plusieurs réunions et seulement légèrement modifiés ou adaptés (en particulier pour l'Assemblée générale).

Projet de télétravail pour les traducteurs

Mentionné pour la première fois dans le programme de travail 2018-2019, le projet de télétravail pour les traducteurs a été poursuivi, le cabinet Ernst&Young (EY) ayant été chargé de contrôler la faisabilité du projet et de proposer le cas échéant des modalités de mise en œuvre. L'étude d'EY et le calendrier correspondant ont pu être présentés au Comité administratif en février 2019.

| UNE VISIBILITÉ RENFORCÉE

LE BULLETIN DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

Le rayonnement du Bulletin s'est consolidé en 2018 avec davantage encore de contacts, plus de 750, qui reçoivent cette publication.

En outre, conformément à la politique d'ouverture lancée en 2017, certains articles ont été signés par des auteurs externes à l'Organisation.

LES COMMUNIQUÉS DE PRESSE

Cette année 2018, 20 communiqués de presse ont été publiés dont une large partie a été relayée dans la presse.

Un grand soin a été apporté à la diffusion des communiqués, c'est-à-dire une diffusion concomitante à l'événement relaté. Ainsi la presse a pu rapidement se saisir des informations contenues dans le communiqué. Il est à noter que la « ponctualité » des communiqués de l'OTIF est le résultat d'un travail d'équipe et notamment de la réactivité du département de la traduction.

LE SITE INTERNET

Le site Internet de l'OTIF a reçu 400 visiteurs supplémentaires par mois et au total pendant l'année 2018, plus de 30 000 internautes sont venus sur le site, toutes versions linguistiques confondues. Plus de 50 % des internautes ont consulté le site de l'OTIF en version anglaise.

Les pages les plus fréquentées, sur les trois versions linguistiques, ont été :

- la page de téléchargement du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID),
- la page présentant l'activité « Marchandises Dangereuses » de l'OTIF,
- la page présentant les États membres,
- la page « COTIF 1999 »,
- la page d'accueil.



Sarah PUJOL
Responsable de la
communication

OBJECTIF 12
RENFORCER LA STRATÉGIE DE
COMMUNICATION ET ACCROÎTRE LES
RÉSEAUX DE DIFFUSION

LES RÉSEAUX SOCIAUX

Le rythme des publications de l'OTIF sur le réseau LinkedIn s'est intensifié. Il s'est agi essentiellement d'annoncer un événement OTIF ou la parution d'un Bulletin ou d'un communiqué de presse. Ces publications ont suscité des interactions (« like », « share ») encourageantes pour l'avenir.

À l'automne 2018, un compte Twitter a été créé.

L'ANNÉE 2018, UNE ANNÉE ANNIVERSAIRE

L'année 2018 marquait les 125 ans de l'entrée en vigueur de la Convention de Berne (aujourd'hui règles CIM ou appendice B), ancêtre de la COTIF.

À cette occasion, une déclinaison spéciale de l'identité graphique de l'OTIF a été proposée (couleurs et formes repensées). Ainsi, par exemple, un logo anniversaire a été apposé sur toutes les communications de l'Organisation.

L'article de M. Marc Allégret, publié en 1994 dans le Bulletin des transports internationaux ferroviaires, a été republié dans le Bulletin n° 3/2018. Il a été augmenté avec le concours de M^{me} Iris Gries puis a également été traduit en anglais. Cet article retrace avec habileté l'histoire des conventions CIM et CIV et par extension de la COTIF.

Enfin, avec le soutien de la Confédération suisse, un cocktail d'anniversaire a eu lieu durant l'Assemblée générale en septembre. Trois intervenants ont été invités à s'exprimer sur les perspectives d'avenir dans le contexte du droit ferroviaire unifié défini dans la COTIF par l'OTIF :














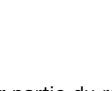
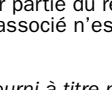
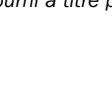

- M. Peter König, suppléant du chef de la division « Politique » de l'Office fédéral des transports du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE) de la Confédération suisse (« OTIF – What does it mean for Switzerland? »),
- M^{me} Jasmin Bigdon, directrice de la gestion des actifs de CFF Cargo (« Innovation and Freight »),
- M. Wang Jiayu, directeur général adjoint du département des relations extérieures de l'Administration nationale des chemins de fer chinoise (« Development of International Railway Traffic under the One Belt and One Road Initiative »).

On comptait ce soir-là une centaine de participants.

MEMBRES DE L'OTIF ET APPLICATION DES APPENDICES À LA COTIF

31 DÉCEMBRE 2018

CODES PAYS ISO 3166	MEMBRES DANS L'ORDRE ALPHABÉTIQUE		APPENDICES À LA COTIF						
			CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF
ÉTATS MEMBRES									
AL		Albanie	√	√	√	√	√	√	√
DZ		Algérie	√	√	√	√	√	√	√
DE		Allemagne	√	√	√	√	√	√	√
AM		Arménie	√	√	√	√	√	√	√
AT		Autriche	√	√	√	√	√	√	√
AZ		Azerbaïdjan	√*	√*	√				
BE		Belgique	√	√	√	√	√	√	√
BA		Bosnie-Herzégovine	√	√	√	√	√	√	√
BG		Bulgarie	√	√	√	√	√	√	√
HR		Croatie	√	√	√	√	√	√	√
DK		Danemark	√	√	√	√	√	√	√
ES		Espagne	√	√	√	√	√	√	√
EE		Estonie	√*	√*	√	√	√	√	√
FI		Finlande	√	√	√	√	√	√	√
FR		France	√	√	√	√	√	√	√
GE		Géorgie	√*	√*	√				
GR		Grèce	√	√	√	√	√	√	√
HU		Hongrie	√	√	√	√	√	√	√
IQ		Irak	Qualité de membre suspendue						
IR		Iran	√	√	√	√	√	√	√
IE		Irlande	√	√	√	√	√	√	√
IT		Italie	√	√	√	√	√	√	√
LV		Lettonie	√	√	√	√	√	√	√
LB		Liban	Qualité de membre suspendue						
LI		Liechtenstein	√	√	√	√	√	√	√

LT		Lituanie	√	√	√	√	√	√	√
LU		Luxembourg	√	√	√	√	√	√	√
MK		Macédoine du Nord	√	√	√	√	√	√	√
MA		Maroc	√	√	√	√	√	√	√
MC		Monaco	√	√	√	√	√	√	√
ME		Monténégro	√	√	√	√	√	√	√
NO		Norvège	√	√	√	√	√	√	√
PK		Pakistan		√					
NL		Pays-Bas	√	√	√	√	√	√	√
PL		Pologne	√	√	√	√	√	√	√
PT		Portugal	√	√	√	√	√	√	√
CZ		République tchèque	√	√	√	√	√	√	√
RO		Roumanie	√	√	√	√	√	√	√
GB		Royaume-Uni	√	√	√	√		√	√
RU		Russie		√*					
RS		Serbie	√	√	√	√	√	√	√
SK		Slovaquie	√	√	√	√	√	√	√
SI		Slovénie	√	√	√	√	√	√	√
SE		Suède	√	√	√	√	√	√	√
CH		Suisse	√	√	√	√	√	√	√
SY		Syrie	Qualité de membre suspendue						
TN		Tunisie	√	√	√	√	√	√	√
TR		Turquie	√	√	√	√	√	√	√
UA		Ukraine	√*	√*	√	√	√	√	√
ORGANISATION RÉGIONALE D'INTÉGRATION ÉCONOMIQUE									
UE		Union européenne	√	√	√	√	√	√	√
MEMBRE ASSOCIÉ**									
JO		Jordanie							

* Application sur partie du réseau.

** Un membre associé n'est pas une partie contractante à la COTIF.

Ce tableau est fourni à titre purement informatif et n'a pas d'effet juridique. L'OTIF décline toute responsabilité quant à son contenu.

Éditeur :

OTIF - Organisation
intergouvernementale pour les
transports internationaux
ferroviaires

Concept et maquette :
Sarah Pujol,
Valerio Compagnone

Rédaction:
Secrétariat de l'OTIF

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

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

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

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