

PROGRAMME DE TRAVAIL

2020-2021



OTIF

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires



OTIF

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

TABLES DES MATIÈRES

Introduction	
Un forum pour l'uniformisation du droit ferroviaire	6
Les principes directeurs de l'OTIF	6
Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF	6
Renforcer la coopération avec les organisations et associations internationales	7
La numérisation	9
Gérer et renforcer le système juridique de l'OTIF	10
L'exercice des fonctions de dépositaire	10
Veiller à l'accompagnement juridique des organes de l'OTIF	11
La veille et l'évaluation des instruments juridiques	13
S'assurer que le RID reflète l'état actuel de la technique et de la sécurité	14
Les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses	14
Les prescriptions sur les marchandises dangereuses communes aux différents modes de transport terrestre	15
Les prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques au transport ferroviaire	16
L'édition 2021 du RID	17
L'édition 2023 du RID	18
Le Groupe mixte d'experts pour la coordination	18
La coopération avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)	19
La coopération avec le Conseil de coopération des États arabes du Golfe (CCG)	20
La coopération avec la Commission économique pour l'Europe des Nations unies	21
La coopération avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC)	21
Promouvoir une interopérabilité technique fiable	22
Les principes encadrant l'établissement des dispositions techniques	22
Développements concernant les PTU	25
Développements concernant les RU EST	27
La compatibilité avec le droit de l'UE	28
Veiller au bon fonctionnement du Secrétariat et à une prestation efficace au service des États membres	30
Maintenir un dialogue régulier avec les États membres	30
Mettre en place les outils nécessaires pour assurer la continuité des services au sein du Secrétariat	31
Agir sur les conditions de travail pour optimiser l'efficacité du personnel	33
Rénover le bâtiment – Étude de faisabilité	34
Protocole de Luxembourg	36
Préparer l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg	36
Assurer des services linguistiques de grande qualité	38
Livrer dans les délais des traductions de grande qualité	38
Mettre en place une base de données terminologique commune pour le Secrétariat de l'OTIF	39
Élaborer un code de rédaction interne de l'OTIF	41
Introduire le télétravail pour les traducteurs	41
Consolider et accroître la visibilité de l'OTIF	42
Des publications revisitées	43
Présence numérique	43
Liste des abréviations	44

UN FORUM POUR
L'UNIFORMISATION DU DROIT
FERROVIAIRE GÉRER ET
RENFORCER LE SYSTÈME
JURIDIQUE DE L'OTIF S'ASSURER
QUE LE RID REFLÈTE L'ÉTAT
ACTUEL DE LA TECHNIQUE ET
DE LA SÉCURITÉ PROMOUVOIR
UNE INTEROPÉRABILITÉ
TECHNIQUE FIABLE VEILLER
AU BON FONCTIONNEMENT
DU SECRÉTARIAT ET À UNE
PRESTATION EFFICACE AU SERVICE
DES ÉTATS MEMBRES ASSURER
DES SERVICES LINGUISTIQUES DE
GRANDE QUALITÉ CONSOLIDER ET
ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ DE L'OTIF

INTRODUCTION

Wolfgang Küpper
Secrétaire général de l'OTIF

Au centre des débats politiques sur la réalisation des objectifs climatiques mondiaux, le transport ferroviaire est un mode de transport écologique dont les avantages, en particulier sur les longues distances, sont et resteront incontestés.

L'OTIF contribue sensiblement au renforcement du rail. Il s'agit aujourd'hui d'assurer l'interopérabilité juridique et technique pour les transports ferroviaires internationaux.

Le programme de travail 2020-2021 tient explicitement compte de cette évolution. Ces dernières années, l'OTIF a pris une importance considérable, comme le montre l'adhésion de nouveaux États membres.

Il est temps aujourd'hui de consolider ces processus et d'affiner dans le même élan les instruments de l'OTIF. Dans la période à venir, il sera crucial de veiller à ce que les différents domaines du droit restent compatibles, cohérents et utiles, et ce au sein même de la COTIF, par exemple entre le RID et les ATMF concernant les véhicules.

De plus, la compatibilité entre la COTIF et d'autres dispositions et systèmes juridiques doit également être assurée. Il s'agit par exemple des dispositions de l'UE établissant l'espace ferroviaire unique européen, le futur règlement de l'UE concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises, la réglementation de l'OSJD et la réglementation postale.

Certains objectifs apparaissaient déjà dans le programme de travail 2018-2019, mais il y a d'importants éléments nouveaux :

- En matière de législation, il importe que l'application uniforme des règles existantes soit garantie. Le nouveau programme de travail en tient compte avec des mesures particulières comme la veille et l'évaluation.
- La réglementation pour le transport des marchandises dangereuses reste une activité phare. L'adaptation en continu du cadre juridique aux évolutions technologiques rapides et toujours en mouvement constitue un travail exigeant et permanent. D'importantes nouveautés en matière de numérisation doivent également être prises en considération.
- Il en va de même en ce qui concerne l'interopérabilité technique. Les progrès déjà accomplis dans ce domaine doivent être poussés encore plus loin dans le but, par exemple, que les trains complets puissent être utilisés en trafic transfrontalier comme le sont les wagons individuels.
- Pour atteindre ces objectifs, les méthodes de travail du Secrétariat seront améliorées et l'activité de l'OTIF clairement présentée à l'extérieur. Le programme de travail comporte également quelques propositions importantes à cet effet.

Enfin, il est à noter que le programme de travail biennal sera complété par une nouvelle stratégie internationale à long terme de l'OTIF, qui sera présentée très prochainement.

UN FORUM POUR L'UNIFORMISATION DU DROIT FERROVIAIRE



Aleksandr Kuzmenko
Chef du département juridique

Les principes directeurs de l'OTIF

Créée par un traité de droit international, l'OTIF est liée par les règles générales du droit international. Les activités de l'Organisation et de ses organes respectent la primauté du droit, et en particulier les principes suivants : légalité, sécurité juridique, égalité, transparence et proportionnalité.

En plus des principes généraux du droit, les activités législatives de l'OTIF sont régies par les principes d'efficacité et d'efficacités. Enfin et surtout, il importe de veiller à la neutralité du système juridique de l'OTIF en termes d'adéquation et de pertinence pour les États, dont les systèmes économiques, juridiques et politiques diffèrent.

Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF

Le droit ferroviaire international uniforme garantit la sécurité juridique et réduit les coûts, facilitant ainsi le commerce international et la circulation de voyageurs. L'objectif de l'OTIF est de promouvoir, d'améliorer et de faciliter à tous les égards le trafic international ferroviaire entre les États, quels que soient leurs systèmes économiques, juridiques et politiques respectifs.

L'élargissement de l'OTIF bénéficiera aux membres existants comme aux nouveaux membres. Promouvoir l'adhésion à la COTIF et accompagner les États et régions intéressés constituent donc une priorité permanente de l'OTIF.

Renforcer la coopération avec les organisations et associations internationales

La coopération efficace de l'OTIF avec d'autres organisations et associations internationales pertinentes est cruciale pour qu'elle atteigne son objectif. En termes pratiques, la nécessité d'un réseau étendu de coopération s'explique par les facteurs suivants :

- deux systèmes juridiques internationaux coexistent pour le transport ferroviaire, à savoir la COTIF et l'OSJD ;
- certaines organisations internationales disposant d'un mandat général pour le développement économique du commerce ou des transports sont actives dans le secteur des transports ferroviaires ;
- les acteurs privés et leurs associations ont un grand degré de liberté et de responsabilité pour la mise en œuvre de la COTIF ;
- le droit ferroviaire international ne s'inscrit pas dans un vide réglementaire : il interagit avec d'autres domaines de droit.

À sa 13^e session (25-26 septembre 2018), l'Assemblée générale a établi la Commission ad hoc sur la coopération 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. La Commission ad hoc sur la coopération coordonnera ses activités avec les organes visés à l'article 13, § 1, de la COTIF et fonctionnera sans préjudice des pouvoirs de prise de décision des autres organes en application de la COTIF.

Eu égard à l'existence de deux systèmes juridiques pour le transport ferroviaire et à l'essor du trafic ferroviaire intercontinental, la coopération avec l'OSJD devrait être renforcée afin d'harmoniser davantage les réglementations et améliorer ainsi la compétitivité du rail.

Le système juridique de l'OTIF a pour caractéristique d'accorder aux organismes privés intervenant dans le transport ferroviaire international en particulier une grande liberté commerciale et une large responsabilité dans la définition des mesures d'exécution nécessaires. Une telle approche apporte la flexibilité nécessaire et permet au transport ferroviaire de concurrencer les autres modes de transport et de satisfaire aux besoins des marchés mondialisés des transports. Dès lors, il importe de clarifier les rôles des associations internationales concernées en matière d'application et de mise en œuvre du système juridique de la COTIF et de renforcer la coopération avec celles-ci.

La numérisation

La numérisation progresse rapidement et offre de nouveaux défis et possibilités pour le secteur ferroviaire. Aux fins de la compétitivité du transport ferroviaire, il est vital que tant les réglementations nationales, régionales et internationales que le secteur ferroviaire lui-même évoluent de manière à relever ces défis et à en tirer pleinement profit.

La numérisation concerne tous les aspects du secteur ferroviaire et des autres modes de transport ainsi que les domaines connexes comme les douanes. Par conséquent, tous les domaines du droit établi par l'OTIF, en particulier tous les appendices à la Convention, doivent être évalués afin de s'assurer qu'ils sont « prêts » pour la numérisation et toute modification nécessaire doit être apportée. De plus, une approche harmonisée et coordonnée devrait être autant que possible garantie dans l'ensemble du système juridique de l'OTIF et avec d'autres systèmes connexes, par exemple le système juridique de l'OSJD, les autres modes de transport ou encore les douanes.

CALENDRIER PROVISOIRE

3^e session de la Commission ad hoc
sur la coopération

1^{er} semestre 2020

4^e session de la Commission ad hoc
sur la coopération

2^e semestre 2020

5^e session de la Commission ad hoc
sur la coopération

1^{er} semestre 2021

6^e session de la Commission ad hoc
sur la coopération

2^e semestre 2021

GÉRER ET RENFORCER LE SYSTÈME JURIDIQUE DE L'OTIF



Aleksandr Kuzmenko
Chef du département juridique

L'exercice des fonctions de dépositaire

Le Secrétaire général est le dépositaire de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Les fonctions du dépositaire sont de nature administrative et apolitique. À ce titre, il lui incombe entre autres de recevoir et conserver tous les instruments et notifications liés à la COTIF, à savoir notamment :

- les ratifications,
- les déclarations et réserves,
- les retraits des déclarations et réserves,
- les approbations de modifications à la Convention adoptées par l'Assemblée générale,
- les demandes d'adhésion à la COTIF,
- les notifications de lignes ferroviaires, maritimes et de navigation intérieure auxquelles s'appliquent les CIV et CIM.

Dans une certaine mesure, l'exercice de ces fonctions inclut l'exécution avec impartialité d'activités de contrôle et de surveillance. Le Secrétaire général suit les pratiques du Secrétaire général de l'Organisation des Nations unies en tant que dépositaire de traités multilatéraux. Sa propre activité de dépositaire a commencé à se développer à partir de l'entrée en vigueur de la COTIF dans la teneur du Protocole de Vilnius de 1999, le 1^{er} juillet 2006, et est présentée dans les « Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF – Le Secrétaire général de l'OTIF en sa qualité de dépositaire de la COTIF », publiées le 20 novembre 2017.

À sa 13^e session, l'Assemblée générale a chargé le Secrétaire général d'aider les États membres, à leur demande et chaque fois que c'est possible, à mener à bien leurs procédures nationales nécessaires concernant les modifications adoptées par l'Assemblée générale.

En 2020 et 2021, deux tâches essentielles seront d'œuvrer à l'approbation des modifications à la COTIF adoptées par l'Assemblée générale en ses 12^e et 13^e sessions et de garder à jour les listes de lignes ferroviaires, maritimes et de navigation intérieure.

Veiller à l'accompagnement juridique des organes de l'OTIF

Reconnaissant la nécessité d'assurer une approche cohérente et homogène de l'évolution et de l'application du cadre juridique de l'OTIF, le Secrétaire général a mis en place un groupe de travail consultatif d'experts juridiques. Ce groupe de travail a pour tâche 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 est chargé de travaux préparatoires et a une fonction consultative dans le domaine juridique. Il s'occupe notamment :

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

À sa première session (Berne, 26 mars 2019), le Groupe de travail d'experts juridiques a défini son programme de travail 2019-2021. Flexible celui-ci peut être mis à jour par le groupe de travail si nécessaire, d'autant que les organes de l'OTIF peuvent lui demander de se pencher sur un sujet particulier. Les questions prioritaires devant être examinées par le Groupe de travail d'experts juridiques sont les suivantes :

- Veille et évaluation de la mise en œuvre et de l'application du système juridique de l'OTIF
- Projet de la CEE-ONU concernant l'uniformisation du droit ferroviaire
- Interfaces entre les réglementations douanières et de transport
- Numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport de marchandises
- Conditions d'accès au réseau ferroviaire et coopération transfrontalière aux fins de l'organisation du transport ferroviaire international
- Contrat uniforme pour les sillons ferroviaires internationaux
- Responsabilité des dommages causés par un véhicule (article 7 des RU CUV)
- Circulation des wagons à vide
- Participation et représentation des États membres

La veille et l'évaluation des instruments juridiques

L'importance de la veille et de l'évaluation systématiques des politiques et législations nationales et internationales est de plus en plus reconnue. Pour réaliser effectivement cet objectif, il faut que les instruments juridiques soient pertinents et le restent dans la durée et qu'ils soient appliqués uniformément dans tous les États membres et organisations régionales.

L'objectif de l'OTIF est de promouvoir, d'améliorer et de faciliter à tous les égards le trafic international ferroviaire (article 2, § 1, COTIF), ce qu'elle fait au moyen de différents instruments de droit souple et de droit contraignant. L'établissement d'une politique de veille et d'évaluation trouve un fondement juridique explicite dans la COTIF. En effet, la COTIF prévoit comme moyen d'action pour atteindre le but de l'Organisation de veiller à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation (article 2, § 1, lettre e), COTIF). Une politique appropriée et des arrangements institutionnels doivent ainsi être préparés et adoptés pour que cette activité soit menée de manière cohérente, méthodique et systématique.

Le mécanisme de veille et d'évaluation de l'OTIF va être mis au point par le Groupe de travail d'experts juridiques, puis présenté pour approbation à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée générale en 2021.

CALENDRIER PROVISOIRE

3^e session du Groupe de travail d'experts juridiques
1^{er} semestre 2020

4^e session du Groupe de travail d'experts juridiques
2^{er} semestre 2020

5^e session du Groupe de travail d'experts juridiques
1^{er} semestre 2021

6^e session du Groupe de travail d'experts juridiques
2^{er} semestre 2021

S'ASSURER QUE LE RID REFLÈTE L'ÉTAT ACTUEL DE LA TECHNIQUE ET DE LA SÉCURITÉ



Jochen Conrad

Chef du département des marchandises dangereuses

Le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) est révisé tous les deux ans, tout comme l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN).

Le RID évolue constamment selon plusieurs variables. En effet, tous les deux ans, il est harmonisé avec les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, élaborées par le Sous-comité d'experts de l'ONU. Parallèlement, la Réunion commune RID/ADR/ADN met au point les prescriptions harmonisées sur les marchandises dangereuses pour tous les modes de transport terrestre (rail, route et voies de navigation intérieure). Les exigences spécifiques aux chemins de fer sont fixées par la Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent.

Les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Le Sous-comité d'experts des Nations unies pour le transport des marchandises dangereuses élabore des recommandations idoines applicables dans le monde entier qui sont ensuite reprises par les organisations internationales chargées de fixer les prescriptions relatives aux marchandises dangereuses pour les différents modes de transport (maritime, aérien, ferroviaire, routier et par voies de navigation intérieures). En 2020, ce sous-comité, auquel le Secrétariat de l'OTIF participe avec voix consultative, conclura ses travaux sur la 22^e révision des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. En 2021, il entamera ses travaux sur la 23^e révision des Recommandations de l'ONU, laquelle se répercutera, pour les transports ferroviaires, dans l'édition 2025 du RID.

Afin de prendre en compte les modifications de la 22^e édition révisée des Recommandations de l'ONU, la Réunion commune a constitué un groupe de travail chargé d'élaborer des propositions quant à la manière d'intégrer dans le RID/ADR/ADN 2023 les modifications décidées pour les Recommandations de l'ONU. Au cours d'une réunion de trois jours en mai 2021, ce groupe de travail mettra au point, en se fondant sur un projet devant être élaboré par les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF, une proposition relative à l'intégration dans le RID/ADR/ADN des modifications qui seront adoptées par le Comité d'experts des Nations unies en décembre 2020. Il ne sera donc pas nécessaire d'entrer dans le détail lors de la Réunion commune.

La prescriptions sur les marchandises dangereuses communes aux différents modes de transport terrestre

Les prescriptions relatives aux marchandises dangereuses applicables pour tous les modes de transport terrestre (rail, route et voies de navigation intérieure) sont élaborées par la Réunion commune RID/ADR/ADN. Le secrétariat de la Réunion commune est assumé conjointement par le département du RID de l'OTIF et par le secrétariat de la division des transports de la CEE-ONU.

Au total, cinq semaines de réunion sont prévues pour la période biennale 2020-2021 de la Réunion commune RID/ADR/ADN, qui débutera avec la session du printemps 2020. Les décisions de la Réunion commune prises pendant cette période seront incluses dans les éditions 2023 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Il faut ainsi compter chaque année avec plus de 50 documents officiels publiés dans les trois langues de travail de l'OTIF et en russe et une centaine de documents informels habituellement mis à disposition en langue anglaise uniquement.

Les prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques au transport ferroviaire

Les prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques aux chemins de fer sont élaborées par la Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent.

Les prescriptions relatives au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sont constamment modifiées et doivent également être appliquées par les États membres de l'UE pour leur trafic intérieur par suite de la directive de l'UE n° 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses. Les dispositions adoptées par la Commission d'experts du RID acquièrent donc immédiatement force de loi, dépassent largement le cadre de l'OTIF et asseyent ainsi l'importance de l'Organisation pour l'ensemble du secteur. La Commission d'experts du RID se réunit tous les deux ans pour approuver les décisions de son groupe de travail permanent. La prochaine réunion est prévue pour mai 2020 et verra l'adoption définitive de tous les textes pour l'édition 2021 du RID.

Le Groupe de travail permanent, qui prépare les décisions de la Commission d'experts du RID, se réunira en 2020-2021 pour une session de deux jours et deux sessions d'une semaine. La session de deux jours en mai 2020 conclura les travaux sur l'édition 2021 du RID, tandis que les prescriptions ferroviaires devant entrer en vigueur en 2023 seront discutées dans le cadre des sessions d'une semaine en novembre 2020 et novembre 2021. Après la session de novembre 2021 au cours de laquelle seront examinées les modifications décidées par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour l'édition 2023, les États membres de l'Union européenne procéderont à un vote dont les résultats seront présentés à la réunion suivante de la Commission d'experts du RID en 2022.

Pour favoriser les travaux d'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS, les États membres de l'OSJD sont également invités aux réunions de la Commission d'experts du RID et de son groupe de travail permanent, dont l'interprétation en russe est assurée.

L'édition 2021 du RID

Les très grands conteneurs-citernes

Les premières prescriptions pour les très grands conteneurs-citernes devraient être intégrées dans l'édition 2021 du RID. Ces conteneurs-citernes conçus par un groupe chimique allemand en collaboration avec un constructeur de conteneurs-citernes belge présentent une capacité et une charge utile correspondant à deux conteneurs-citernes traditionnels ou à un wagon-citerne à bogies.

Un guide sur la numérisation

Il est également prévu que l'édition 2021 du RID renvoie à un guide codifiant le recours à l'échange de données informatisées pour satisfaire aux prescriptions de documentation pour le transport de marchandises dangereuses. Le but en est d'assurer la disponibilité, la sécurité et la force probante des données en cas de recours au document de transport électronique pour le transport de marchandises dangereuses.

Autres nouveautés

Entre autres nouveautés, l'édition 2021 du RID comptera de nouvelles prescriptions d'emballage pour les déchets infectieux, qui doivent permettre en cas d'épidémies de faciliter autant que possible l'acquisition de grandes quantités d'emballages pour la collecte des déchets d'hôpitaux.

L'édition 2023 du RID

En plus de l'intégration de nouveaux produits dangereux, les questions suivantes ont déjà été discutées pour l'édition 2023 du RID :

- intégration de prescriptions pour le transport des batteries au sodium ionique,
- détermination du niveau de charge des piles et batteries au lithium afin de diminuer les risques pendant leur transport,
- utilisation de plastiques recyclés pour la fabrication de grands récipients pour vrac (GRV) et grands emballages,
- révision des prescriptions relatives à la construction et aux épreuves des citernes en matière plastique renforcée de fibres,
- présentation différente des étiquettes de danger pour les matières et gaz inflammables ainsi que pour les matières et gaz toxiques,
- amélioration des rapports sur les événements survenant pendant le transport de marchandises dangereuses,
- étude de la faisabilité de l'intégration de prescriptions relatives à la construction et aux épreuves pour les wagons-citernes conçus pour un écartement de la voie de 1 520 mm.

Le Groupe mixte d'experts pour la coordination

En 2016 et 2017, quatre sessions du Groupe de travail RID-ATMF ont été organisées en coopération avec l'Union européenne dans le but d'améliorer la cohérence entre les prescriptions pour les marchandises dangereuses et les dispositions pour la sécurité et l'interopérabilité. Ce groupe de travail a recommandé l'institution d'un groupe mixte d'experts pour la coordination, auquel tant les experts des marchandises dangereuses que les experts de la technique ferroviaire et les représentants des secteurs industriels concernés devraient participer.

Les réunions du Groupe mixte sont conjointement organisées par la Commission européenne et l'OTIF. Ses recommandations sont transmises à la Commission d'experts du RID et à la Commission d'experts techniques du côté de l'OTIF et au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) et au Comité pour le transport de marchandises dangereuses du côté de la Commission européenne, lesquels décident des suites à leur donner. Par exemple, la Commission d'experts du RID peut décider d'inclure des objectifs de protection dans le RID et le RISC peut adopter un acte délégué chargeant l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer de mettre au point une STI conforme aux spécifications techniques et dispositions décrites par le Groupe mixte.

Après deux premières sessions en 2019, qui ont vu l'établissement d'une liste de questions à traiter avec différents niveaux de priorité, le Groupe mixte va poursuivre ses travaux dans les années à venir.

La coopération avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Depuis 2012, le département du RID et le Comité de l'OSJD coopère étroitement dans le but d'harmoniser le RID et l'annexe 2 au SMGS, qui régleme le transport des marchandises dangereuses dans les États membres de l'OSJD. Cette coopération a considérablement facilité le transport des marchandises dangereuses entre ces deux régimes juridiques.

Pour favoriser ces travaux d'harmonisation, les États membres de l'OSJD sont également invités aux réunions du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID. En contrepartie, le département du RID peut participer avec voix consultative à toutes les réunions de la commission de l'OSJD chargée de mettre à jour l'annexe 2 au SMGS et de ses groupes de travail. Étant donné que les langues de travail du Comité de l'OSJD (chinois et russe) et du Secrétariat de l'OTIF (allemand, anglais et français) diffèrent, le RID est également traduit en russe depuis 2015 et mis à disposition sur le site Internet de l'OTIF.

Presque toutes les modifications adoptées pour le RID sont également répercutées dans l'annexe 2 au SMGS, où elles entrent en vigueur six mois plus tard.

La coopération avec le Conseil de coopération des États arabes du Golfe (CCG)

L'OTIF et le Secrétariat général du Conseil de coopération des États arabes du Golfe (SG-CCG) ont conclu en 2014 un mémorandum d'accord pour préparer l'adhésion du SG-CCG et des États membres du CCG à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

Le Secrétariat de l'OTIF a été informé que plusieurs États membres du CCG avaient déjà conclu des contrats pour la livraison de wagons-citernes américains, construits selon les normes nord-américaines. Étant donné que pour la construction et les épreuves des citernes, ce sont les normes EN qui sont d'application obligatoire selon le RID, il faut examiner si les normes nord-américaines leur sont équivalentes. Cet examen sera réalisé dans le cadre d'une étude externe, puis il sera décidé comment le RID pourra le cas échéant en tenir compte.

La coopération avec la Commission économique pour l'Europe des Nations unies

Le WP.15 est l'organe de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) compétent pour le développement des dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses par route (ADR) et ses décisions doivent également être appliquées au transport intérieur des États membres de l'UE par suite de la directive de l'UE n° 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses. Le département du RID du Secrétariat de l'OTIF participera aux sessions du WP.15 avec voix consultative aux fins de l'harmonisation des dispositions pour le transport terrestre européen.

La coopération avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC)

Le groupe d'experts de l'UIC sur le transport de marchandises dangereuses formule les positions des compagnies ferroviaires sur les propositions soumises à la Réunion commune et à la Commission des experts du RID et élabore ses propres propositions. Le département du RID du Secrétariat de l'OTIF participera à ses deux sessions annuelles de deux jours avec voix consultative.

CALENDRIER PROVISoire

Réunion commune RID/ADR/ADN
Berne, 16-20 mars 2020

12^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
Berne, 25 et 26 mai 2020

56^e session de la Commission d'experts du RID
Berne, 27 mai 2020

Réunion commune RID/ADR/ADN
Genève, 14-18 septembre 2020

13^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
23-27 novembre 2020

Réunion commune RID/ADR/ADN
Berne, une semaine en mars 2021

Réunion commune RID/ADR/ADN
Genève, deux semaines en septembre 2021

14^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
une semaine en novembre 2021

PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE FIABLE

De l'utilisation réciproque des véhicules à une exploitation véritablement internationale des trains



Bas Leermakers

Chef du département de l'interopérabilité technique

Les principes encadrant l'établissement des dispositions techniques

À sa 11^e session (12-13 juin 2018), la Commission d'experts techniques a décidé que les dispositions techniques de la COTIF devaient être établies dans le respect des principes suivants :

1. L'harmonisation des règles techniques et d'exploitation est particulièrement utile si celles-ci sont appliquées à la plus grande échelle géographique possible. Il importe donc d'attirer de nouveaux États parties. Les dispositions de la COTIF devraient être pertinentes et utiles dans différentes aires géographiques et entre des États pouvant avoir des systèmes juridiques différents et dans lesquels l'organisation des chemins de fer peut elle aussi varier, allant du libre accès ouvert à la concurrence, au monopole d'État complètement intégré. La COTIF devrait former un pont entre ces différences.
2. La compatibilité entre les dispositions techniques de la COTIF et le droit de l'Union européenne (UE) est un objectif important, tout comme l'acceptation mutuelle continue des véhicules autorisés ou admis conformément aux dispositions équivalentes.

La fiabilité et la rapidité des transports sont de plus en plus importantes pour l'activité économique aussi bien publique que privée. En trafic international, le rail est en compétition avec d'autres modes de transport, à savoir la route, la navigation intérieure et l'aérien, qui, de par leur architecture générale, sont moins dépendants des interfaces entre aspects opérationnels et systèmes techniques. Pour que les transports par chemin de fer restent compétitifs, il faut que les systèmes ferroviaires nationaux soient mieux harmonisés et interconnectés afin que les trains complets puissent franchir les frontières et circuler de manière véritablement internationale. Ce type d'exploitation pourrait grandement améliorer l'efficacité du transport par chemins de fer en réduisant le temps de transit et les coûts grâce à la limitation du nombre d'arrêts aux frontières et d'interfaces organisationnelles. Le département de l'interopérabilité technique de l'OTIF travaille sur des dispositions juridiques permettant d'atteindre ces buts.

3. Les États peuvent choisir le niveau d'interopérabilité qui leur convient, c'est-à-dire le franchissement des frontières seulement par des véhicules ou par des trains complets. Les dispositions techniques devraient répondre à tout type de besoins et avoir la flexibilité adéquate. Toutefois, cela justifie également la mise au point de dispositions d'interopérabilité de large envergure qui ne seraient utilisées qu'entre les États désireux de faciliter l'exploitation transfrontalière des trains complets.
4. La compatibilité avec la législation de l'UE doit être maintenue. Cependant, tous les constituants de celle-ci ne peuvent être repris, car le champ d'application général de la COTIF doit être respecté. Par exemple, les éléments concernant uniquement l'ouverture du marché, que ce soit pour les services ou les produits, ne devraient pas être repris car ils n'ont pas de base juridique dans la COTIF.
5. Certaines dispositions de la COTIF déjà reprises du droit de l'UE pourraient être simplifiées, notamment celles liées à l'admission/ autorisation des véhicules (qui comprend des vérifications, déclarations, certifications, etc.). Il faudrait par exemple examiner, en coordination avec les organisations du secteur, si les différents niveaux pour l'admission des véhicules (à savoir le niveau des constituants d'interopérabilité (CI), le niveau des sous-systèmes et le niveau des véhicules) sont bien utiles ou si leur nombre pourrait être réduit.

6. Les dispositions techniques de la COTIF doivent être conciliables avec la possible adhésion d'autres organisations régionales d'intégration économique répondant aux conditions énoncées à l'article 38 de la COTIF. Ces organisations devraient pouvoir avoir avec la COTIF des relations juridiques comparables à celles dont jouit l'UE¹. Dans ce cadre, il faudrait analyser :

- la symétrie actuelle entre le droit de l'UE et les ATMF à la lumière de l'article 3a des ATMF,
- la nécessité de la présentation en deux colonnes des PTU prévue à l'article 8, § 9, des APTU.

Toute analyse de faisabilité ou proposition de modification de ces dispositions devrait être accompagnée par des propositions de substitution précises garantissant qu'aucune fonctionnalité ne sera perdue et par une analyse des avantages et inconvénients des modifications proposées.

7. Les dispositions techniques devraient être constituées :

- de règles normatives garantissant l'interopérabilité mais limitées aux buts de la Convention et au champ d'application des appendices (principe bien établi avec les PTU existantes),
- le cas échéant de pratiques recommandées pour des solutions harmonisées et efficaces d'application volontaire, à l'exemple de l'appendice C à la PTU et à la STI Wagons et du projet de dispositions pour les voitures interchangeables de voyageurs.

1 Les conditions préalables à de telles relations juridiques doivent être remplies, comme par exemple des exigences comparables et compatibles concernant : l'homologation de matériel ferroviaire, les procédures et responsabilités pour le transport ferroviaire et la maintenance, les procédures de vérification et l'indépendance, la qualification des entités ou autorités réalisant les essais et contrôles.

Développements concernant les PTU

Entrées en vigueur le 1^{er} mars 2019, les modifications aux RU APTU et ATMF adoptées par la Commission de révision à sa 26^e session visaient à préserver la compatibilité de ces appendices avec les dispositions des directives ferroviaires applicables au sein de l'UE au titre du « pilier technique » du quatrième paquet ferroviaire.

C'est maintenant au tour des dispositions subsidiaires plus détaillées d'être passées en revue. Cela inclut, par exemple, de veiller à l'équivalence continue des PTU de l'OTIF avec les STI de l'UE, des dispositions relatives aux registres de véhicules et des règles pour la certification des entités chargées de l'entretien (ECE). En plus de faciliter l'interopérabilité, l'harmonisation des règles techniques a pour effet secondaire positif de permettre des économies d'échelle pour les produits ferroviaires, qui peuvent être construits et commandés aux normes communes.

En conséquence du respect des normes, les produits ferroviaires conservent également davantage leur valeur au fil du temps.

La priorité sera donnée aux prescriptions pour les wagons de marchandises, la plupart d'entre eux étant utilisés à l'international. En conséquence, des propositions seront présentées en 2020 pour modifier :

- la PTU concernant les wagons,
- la PTU concernant le bruit du matériel roulant,
- la PTU concernant le marquage des véhicules,
- l'annexe A aux ATMF énonçant les règles sur la certification et l'audit des entités chargées de l'entretien.

La prochaine étape, en 2021, sera de traiter les PTU concernant les véhicules autres que les wagons, comme la PTU concernant les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs. En plus de la mise à jour des PTU existantes, la Commission d'experts techniques a chargé son groupe de travail en 2018 d'élaborer des propositions de nouvelles dispositions adaptées et réalisables pour l'infrastructure.

Il existe une différence de principe entre l'application de la COTIF aux véhicules et son application à l'infrastructure. Puisque les véhicules franchissent les frontières, il est très important qu'ils soient admis à l'utilisation en trafic international sur les réseaux de tous les États parties. À l'inverse, les installations fixes ne se déplacent pas et ne doivent donc pas être admises par les autres États.

En conséquence, les exigences pour l'infrastructure devraient avoir pour objet de promouvoir la compatibilité entre les lignes et réseaux voisins sans compromettre la cohérence entre lignes internationales et réseau national. En outre, la plupart des lignes ne servent pas exclusivement au trafic international et ne sont donc pas utilisées seulement dans le champ d'application de la COTIF. Parallèlement, des dispositions harmonisées à l'échelle internationale pourraient faire converger les réseaux, ce qui serait dans l'intérêt du trafic ferroviaire international et correspondrait donc aux buts de l'OTIF. Tous ces éléments doivent nécessairement être pris en compte dans les propositions soumises à la Commission d'experts techniques pour adoption.

Développements concernant les RU EST

À sa 13^e session en septembre 2018, l'Assemblée générale a adopté le nouvel appendice H (Règles uniformes EST²) à la COTIF.

L'objectif des EST est de proposer des principes généraux de sécurité et de définir les responsabilités pour l'interopérabilité des trains dans les États qui appliquent déjà pleinement les APTU et ATMF. Les dispositions s'inspirent de la réglementation applicable au système ferroviaire de l'UE, avec laquelle elles sont compatibles. Pour que l'interopérabilité soit traduite dans les faits, il semble inévitable que les États, en plus d'appliquer les EST, aient à conclure des accords d'accès au réseau, définissant également entre autres les licences, les redevances et l'attribution des capacités, afin que les trains venant d'un État puissent circuler sur l'infrastructure d'un autre État.

2 Conformément à la pratique établie, c'est l'acronyme français qui est utilisé pour toutes les versions linguistiques des appendices à la COTIF.

LA COMPATIBILITÉ AVEC LE DROIT DE L'UE

Les dispositions de la COTIF pour l'interopérabilité technique (APTU, ATMF et futures EST) s'inspirent du droit de l'UE, avec lequel elles sont compatibles. Cette compatibilité est essentielle tant pour les véhicules non-UE utilisés au sein de l'UE que pour les véhicules de l'UE utilisés en dehors de l'UE. La nécessité de maintenir cette compatibilité fait clairement consensus.

Ayant adhéré à la COTIF en 2011, l'UE est liée par son accord d'adhésion. Au titre de cet accord, les États membres de l'UE appliquent le droit de l'UE dans leurs relations mutuelles. Or, 26 des 43 États appliquant les APTU et ATMF sont également membres de l'UE. Il est donc indispensable que droit de l'UE et COTIF restent compatibles. Dans le même temps, la COTIF devrait continuer de proposer un droit international neutre.

L'UE œuvre aujourd'hui à l'établissement des règles communes pour un « espace ferroviaire unique européen », avec pour objectif d'éliminer tous les obstacles au franchissement des frontières entre ses États membres. La transposition de ces règles au sein des États membres de l'UE est supervisée et imposée par la Commission européenne. Le rôle d'autorité centrale a été attribué à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, qui devient compétente pour délivrer les autorisations de véhicules et les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires.

A contrario, la COTIF est un traité entre États parties souverains mis en œuvre et à exécution en principe à l'échelon national. La COTIF s'applique uniquement au trafic international et la COTIF ne prévoit pas d'autorité centrale, telle que l'est pour l'UE l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. Les fonctions et responsabilités définies dans le champ d'application de la COTIF, qui du côté de l'UE sont centralisées et attribuées à l'Agence, sont en règle générale attribuées à une autorité nationale dans les États non membres de l'UE.

À cause des différences conceptuelles entre les règles de l'UE établissant l'espace ferroviaire unique européen et la COTIF, il est difficile de reprendre dans la COTIF certaines des dispositions de l'UE, en particulier lorsqu'il est fait référence à une autorité centrale ou une base de données centrale. Le Secrétariat de l'OTIF va continuer à se coordonner étroitement avec les États membres, les institutions de l'UE et les organisations ferroviaires afin de veiller à ce que les intérêts de tous les États de l'OTIF, membres et non membres de l'UE, soient pris en compte. Par conséquent, il devrait rester tout aussi possible et efficace d'appliquer les dispositions techniques de la COTIF entre les États membres de l'UE et leurs voisins qu'entre les États non frontaliers de l'UE.

Les EST ne pourront entrer en vigueur qu'une fois approuvées par les deux tiers des États membres de l'OTIF, ce qui pourrait déjà prendre plusieurs années, puis il faudra environ un an après cette approbation avant que l'entrée en vigueur soit effective. L'Assemblée générale a recommandé en 2018 que la Commission d'experts techniques prépare des projets d'annexes aux EST avant même que celles-ci n'entrent en vigueur. Ces projets pourront ensuite être adoptés sans délai par la Commission d'experts techniques une fois les EST entrées en vigueur.

Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les EST, les annexes à préparer incluront plus particulièrement :

- une méthode de sécurité commune pour les exigences relatives au système de gestion de la sécurité devant être appliquée par les autorités de surveillance lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;
- une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien ;
- les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien lorsqu'ils apportent une modification technique, opérationnelle ou organisationnelle au système ferroviaire ;
- une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.

De plus, la Commission d'experts techniques examinera l'inclusion de dispositions harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité.

Dans la mesure où il faudra encore un certain temps avant l'entrée en vigueur des EST, ces annexes ne sont pas prioritaires et il est proposé d'en commencer la préparation une fois que les PTU auront été mises à jour conformément au présent programme de travail.

CALENDRIER PROVISOIRE

13^e session de la Commission
d'experts techniques
16-17 juin 2020

40^e session du Groupe de travail
permanent sur la technique
17-18 juin 2020

3^e réunion du Groupe mixte d'experts
pour la coordination
(organisée conjointement avec le
département du RID)
8-9 septembre 2020

41^e session du Groupe de travail
permanent sur la technique
9-10 septembre 2020

42^e session du Groupe de travail
permanent sur la technique
novembre 2020

14^e session de la Commission
d'experts techniques
juin 2021

43^e session du Groupe de travail
permanent sur la technique
juin 2021

4^e réunion du Groupe mixte d'experts
pour la coordination
(organisée conjointement avec le
département du RID)
2021 (à déterminer)

44^e session du Groupe de travail
permanent sur la technique
septembre 2021

45^e session du Groupe de travail
permanent sur la technique
novembre 2021

VEILLER AU BON FONCTIONNEMENT DU SECRÉTARIAT ET À UNE PRESTATION EFFICACE AU SERVICE DES ÉTATS MEMBRES



Lunesterline Andriamahatahitry

Chef du département de l'administration et des finances

Le département de l'administration et des finances a pour mission d'aider le Secrétaire général et les autres départements de l'organisation à mener à bien leurs activités en fournissant du support administratif et informatique. Il est également en charge de l'organisation des réunions de l'Assemblée générale et du Comité administratif.

Le programme de travail du département de l'administration et des finances pour les deux prochaines années s'articulera autour d'une thématique : l'amélioration des services de support à travers la modernisation de l'infrastructure informatique et de la politique des ressources humaines et l'examen critique des processus de travail en interne à fin d'efficience. À noter également le projet de rénovation du siège qui occupera le département au cours de la période biennale.

Maintenir un dialogue régulier avec les États membres

Au-delà des trois réunions du Comité administratif sur la période biennale, le département de l'administration et des finances organisera la 15^e session de l'Assemblée générale qui se tiendra en septembre 2021.

Le département continuera à assurer la diffusion aux États membres des documents et décisions des deux organes et veillera au maintien d'un dialogue régulier avec l'ensemble des États membres à travers des réunions informelles.

Il s'attachera tout particulièrement à produire et diffuser, dans les délais prévus dans la COTIF ou dans les règlements intérieurs des deux organes, les documents servant de support aux discussions et à prendre les actions nécessaires pour que les sessions puissent avoir lieu, en s'assurant notamment du quorum.

Mettre en place les outils nécessaires pour assurer la continuité des services au sein du Secrétariat

Modernisation de l'infrastructure informatique

Les technologies de l'information et de communication jouent un rôle de premier plan dans la prestation de services aux États membres, en plus de contribuer à la performance du Secrétariat de l'OTIF. Elles sont un outil essentiel permettant aux départements du Secrétariat de s'acquitter de leurs tâches avec efficacité.

Aussi, une infrastructure informatique performante et fiable qui réponde pleinement aux besoins actuels et futurs de l'Organisation est essentielle.

L'infrastructure informatique actuelle repose sur du matériel informatique arrivé en fin de support. De même, la numérisation croissante dans le mode de fonctionnement oblige à repenser la stratégie informatique en incluant un plan de continuité d'activité informatique qui garantit la continuité des activités en cas de sinistre important touchant le système informatique.

Il est prévu de faire appel à des consultants pour définir une stratégie des technologies de l'information et de communication qui permettra à l'Organisation de planifier les investissements nécessaires et d'éliminer tout risque de vulnérabilité dans son système informatique.

L'appel d'offres sera lancé au courant du premier semestre 2020.

Planification et gestion prévisionnelle des ressources humaines

Compte tenu des perspectives de départ d'une partie du personnel dans les deux années qui viennent, soit pour atteinte de la durée totale de renouvellement de leur contrat, de douze ans au total (art. 30, § 1, du Statut du personnel), soit pour un départ anticipé à la retraite (art. 47 du Statut du personnel), l'Organisation doit anticiper sur les recrutements futurs.

Une des conditions d'attractivité consiste à rendre visibles et transparentes les prestations sociales et autres avantages offerts par l'Organisation.

Les résultats de l'étude portant sur les prestations sociales et sur le développement de carrière des agents de l'OTIF seront connus dans le courant du second trimestre de 2020.

L'étude devrait déboucher sur des recommandations qui seront soumises au Comité administratif au dernier trimestre 2020 et pourrait être suivie d'une révision du Statut du personnel.

Agir sur les conditions de travail pour optimiser l'efficacité du personnel

La progression constante du volume de travail à effectif constant contraint l'Organisation à être efficiente sans pour autant perdre de vue les besoins et la motivation du personnel.

La formation, par exemple, est un des facteurs de motivation et de fidélisation des agents qui bénéficient à la fois à l'agent et à l'Organisation, et à ce titre contribue à l'objectif d'efficience.

Plan de formation 2020-2021

Un plan de formation pour la période 2020-2021 cohérent avec la stratégie de l'Organisation sera établi au premier quadrimestre de 2020, avec une attention particulière apportée aux formations transversales partant du socle de compétence commun à tous les départements, pour permettre à un grand nombre d'en bénéficier.

L'objectif est que tous les agents puissent participer à au moins une formation sur la période biennale et puissent ainsi acquérir ou approfondir une compétence qu'ils utiliseront au travail et qui permettra donc in fine d'améliorer la performance collective au bénéfice de l'Organisation.

Instauration du télétravail

Le projet pilote sur le télétravail pour les traducteurs mis en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2020 sera évalué au dernier trimestre 2020. Le résultat de l'évaluation servira à établir la version finale d'une directive sur le télétravail applicable à l'ensemble du personnel de l'OTIF.

L'extension des possibilités de travailler à distance sur une structure de la taille de l'OTIF nécessite l'instauration de règles communes pour maintenir le lien entre le télétravailleur et le reste du personnel, tout comme le lien entre le Secrétariat de l'OTIF et les États membres.

L'Association du personnel sera associée à la rédaction de la directive sur le télétravail du personnel, l'objectif étant d'aboutir à une directive définitive au dernier trimestre de 2020.

Rénover le bâtiment – Étude de faisabilité

Le siège actuel de l'OTIF a été inauguré en 1966. À l'époque, l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, ancêtre de l'OTIF, comptait 28 États membres et n'avait que deux langues de travail, le français et l'allemand.

L'Organisation est aujourd'hui constituée de 50 États membres et un État associé et elle compte désormais trois langues de travail, avec l'ajout de l'anglais depuis 2002.

Depuis le Protocole de Vilnius, les missions de l'Organisation ont été renforcées, sans parler du rôle de Secrétariat de l'Autorité de surveillance résultant du Protocole de Luxembourg.

Le bâtiment actuel n'a pas connu de rénovation majeure depuis son inauguration, il y a plus de 50 ans. En effet, seules les solutions de relocalisation du siège avaient été envisagées jusqu'à présent : location de bureaux, déménagement du siège en Suisse ou dans d'autres villes européennes.

Au final, la solution retenue de déménager le siège de l'Organisation dans une construction financée par l'OTIF sur le bâtiment de l'UPU n'a pas pu aboutir. Il s'agit aujourd'hui d'envisager une autre option ignorée jusqu'alors : la rénovation du bâtiment actuel pour le rendre moderne et fonctionnel.

Sous la houlette de la chef du département de l'administration et des finances, une équipe de projet composée de personnes venant des différents départements, choisies indépendamment du grade, mais ayant eu des expériences dans la construction ou la rénovation de bâtiment, aura pour mission de définir les grandes lignes du cahier des charges.

Il est prévu ensuite de faire appel à un spécialiste pour étudier le cahier des charges, analyser la faisabilité des travaux mais également estimer les coûts associés.

Les résultats de l'étude de faisabilité, le coût estimatif des travaux et les options de financement pourront être présentés au Comité administratif du dernier trimestre 2020, qui prendra une décision au vu des différentes options.

PROTOCOLE DE LUXEMBOURG

Préparer l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg

Adopté lors de la conférence diplomatique qui s'est tenue en février 2007 au Luxembourg, le Protocole de Luxembourg met en place un nouveau régime juridique pour la reconnaissance et l'exécution des garanties notamment de prêteurs et de bailleurs lorsque ces garanties sont prises sur le matériel roulant ferroviaire. Dans ce cadre, un registre sera établi ainsi qu'une autorité de surveillance du registre.

Conformément à la décision de la 10^e Assemblée générale, l'OTIF assurera le secrétariat de l'Autorité de surveillance à l'entrée en vigueur du Protocole. En 2019, le Secrétariat de l'OTIF a poursuivi les discussions avec les parties prenantes au Protocole de Luxembourg, notamment avec la Commission préparatoire, afin de consolider les projets de textes pour les règles de procédure et les statuts de l'Autorité de surveillance. Les deux documents ont été soumis au Comité administratif qui les a approuvés.

En 2020, le Secrétariat de l'OTIF continuera à promouvoir le Protocole en participant à des réunions d'information sur le Protocole organisées en partenariat avec UNIDROIT. Il aura également comme objectif d'arrêter le contenu des missions de l'OTIF comme secrétariat de l'Autorité de surveillance et de désigner les trois États membres qui représenteront l'organisation au sein de l'Autorité de surveillance.

Au regard des dernières informations sur les pays signataires du Protocole, il est probable que les conditions requises pour l'entrée en vigueur du Protocole seront remplies en 2020. Le Secrétariat aura alors la charge de préparer la première réunion de l'Autorité de surveillance courant 2021.

CALENDRIER PROVISOIRE

Étude sur les prestations sociales
Audit du système informatique ,
Plan de formation 2020-2021,
Cahier des charges pour la rénovation
du siège de l'OTIF ,
Rédaction du projet d'accord entre
l'OTIF et l'Autorité de surveillance
dans le cadre du Protocole de
Luxembourg

1^{er} et 2^e trimestres 2020

133^e session du Comité administratif
2^e trimestre 2020

Analyse de l'étude de faisabilité et
des options de financement pour la
rénovation du siège de l'OTIF ,
Directive sur le télétravail ,
Appel à candidatures pour le poste
de Secrétaire général

3^e et 4^e trimestres 2020

134^e session du Comité administratif
4^e trimestre 2020

Révision du Statut du personnel
Discussion avec les États membres
pour la composition du prochain
Comité administratif ,
Préparation de la 15^e Assemblée
générale

1^{er} et 2^e trimestres 2021

135^e session du Comité administratif
2^e trimestre 2021

15^e Assemblée générale
3^e trimestre 2021

ASSURER DES SERVICES LINGUISTIQUES DE GRANDE QUALITÉ



Joana Meenken

Chef du département de la traduction

Livrer dans les délais des traductions de grande qualité

Les trois langues de travail et les domaines thématiques très différents du point de vue linguistique et sémantique de l'OTIF sont synonymes de fortes exigences envers le département de la traduction. En tant que département transversal au service de tous les autres départements et organes de l'OTIF, les traducteurs font face à diverses contraintes de natures différentes : d'un côté, tous les délais prévus dans la COTIF, les règlements intérieurs et la planification interne doivent être respectés ; de l'autre, les traductions, tout comme l'interprétation pendant les réunions des organes de l'OTIF, doivent respecter les spécificités du langage diplomatique, juridique, technique ou encore financier. Le travail de traduction, cœur de métier du département, restera ces deux prochaines années sa priorité absolue. Il justifie toutefois également de la nécessité des deux projets détaillés ci-après pour 2020 et 2021.

Mettre en place une base de données terminologique commune pour le Secrétariat de l'OTIF

Partie intégrante du processus de traduction, le travail de terminologie permet un emploi uniforme des termes dans les textes et propos d'une organisation ou entreprise. Pour une organisation comme l'OTIF, qui jongle avec plusieurs sphères terminologiques – sa propre terminologie générale issue de la COTIF, la terminologie spécifique et parfois divergente de chaque département (droit international des contrats ferroviaires, marchandises dangereuses, technique ferroviaire, budget et finances) et la terminologie de ses organisations partenaires comme l'UE, la CEE-ONU et l'OSJD – un travail terminologique conséquent revêt une importance toute particulière.

Depuis 2012, l'équipe des traducteurs de l'OTIF travaille avec le logiciel de traduction SDL Trados. En plus du programme de traduction lui-même, *Trados Studio*, d'autres composants collaboratifs ont été acquis, dont *MultiTerm*, le plus important outil de gestion de bases de données terminologiques. Avec la version collaborative sur serveur utilisée actuellement exclusivement au sein du département de la traduction de l'OTIF, tous les traducteurs peuvent accéder simultanément à la base de données et insérer, classer, modifier ou supprimer des termes.

Les autres départements ont plusieurs fois demandé s'il était possible d'étendre l'accès à la base de données terminologique à l'ensemble du Secrétariat et cette question a donc été étudiée. L'option à première vue la plus évidente d'étendre la version sur serveur à tous les membres du Secrétariat a d'ores et déjà été rejetée. En effet, cette solution serait très coûteuse et peu souhaitable. Un trop grand nombre d'utilisateurs actifs avec droits d'écriture compromettrait le travail d'uniformisation de la terminologie. Ce qu'il faut, c'est une solution avec laquelle les départements opérationnels auraient seulement un accès en lecture, mais pourraient soumettre au département de la traduction des propositions de termes.

SDL propose une telle solution avec *MultiTerm Workflow*. Ces prochains mois, le département de la traduction contactera SDL pour s'informer sur le programme. Il en déterminera tous les avantages et inconvénients, ainsi que le coût et la faisabilité technique dans l'environnement informatique du Secrétariat de l'OTIF. Si cette solution s'avère techniquement et financièrement adéquate, toutes les dispositions nécessaires seront prises pour l'installation du programme et le travail sur la base de données commune interne au Secrétariat pourra commencer. S'agissant d'une activité continue menée en parallèle au processus de traduction, aucune date de fin ne sera définie, un tel projet ne pouvant jamais vraiment être considéré comme terminé.

Élaborer un code de rédaction interne de l'OTIF

Ce projet s'inscrit lui aussi dans la démarche d'harmonisation des textes de l'OTIF.

Les organisations internationales travaillant dans plusieurs langues sont confrontées à un problème récurrent : le plurilinguisme entraîne souvent une certaine confusion sur les règles et conventions d'écriture à suivre pour chaque langue. Ce n'est pas pour rien que l'Union européenne (avec le *Code de rédaction interinstitutionnel*) et l'ONU (avec le *Manuel de rédaction et d'édition de l'Organisation des Nations unies*), pour ne nommer que deux exemples, publient des règles de rédaction des textes dans toutes leurs langues de travail.

Au vu de la diversité et de l'hétérogénéité des textes qu'elle produit, il serait très utile que l'OTIF dispose elle aussi de ses propres règles de rédaction, spécifiques à chaque langue. Le département de la traduction y réfléchit déjà depuis longtemps. Le programme de travail 2020-2021 va maintenant donner le coup d'envoi à la réalisation de ce projet. Il ne revêtira toutefois qu'une priorité secondaire, la traduction étant dans tous les cas prioritaire, et un premier jet pourrait être prêt pour fin 2020.

Introduire le télétravail pour les traducteurs

En ce qui concerne le projet de télétravail pour les traducteurs de l'OTIF, discuté dans le détail et approuvé par le Comité administratif, les derniers documents nécessaires (directive sur le télétravail des traducteurs et accords individuels de télétravail avec les traducteurs concernés) sont en cours de préparation (septembre 2019). À partir de janvier 2020 commencera une phase pilote d'un an, puis, si cette phase est concluante, la possibilité du télétravail sera durablement introduite pour les traducteurs.

CALENDRIER PROVISOIRE

Début de la phase pilote du télétravail
1^{er} trimestre 2020

Analyse des options pour une base de données terminologique commune
1^{er} et 2^e trimestres 2020

Début des travaux sur le code de rédaction interne
1^{er} et 2^e trimestres 2020

Début des travaux sur la base de données terminologique commune
3^e et 4^e trimestres 2020

Premier jet du code de rédaction interne
4^e trimestre 2020

Début du télétravail définitif
1^{er} trimestre 2021

CONSOLIDER ET ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ DE L'OTIF



Sarah Pujol

Responsable de la communication

Pour le département de la communication, le programme de travail 2020-2021 va se dérouler sous le signe du renouveau en préservant la continuité.

Les quatre principes intangibles qui ont guidé les actions du département et du Secrétariat vont continuer de constituer le cadre du développement de la communication de l'OTIF :

- Assurer la cohérence des messages et publications
- Développer une image toujours plus moderne et innovante
- Assurer la fréquence des messages
- Mesurer, évaluer et améliorer les outils de communication

LES ACTIONS DU DÉPARTEMENT COMMUNICATION

△ 1. ATTRACTIVITÉ

Une image moderne : site Internet, vidéos, habillage des publications revisité

▽ 4. VEILLE

Mesurer, évaluer, améliorer : outils de veille, sondages, site Internet

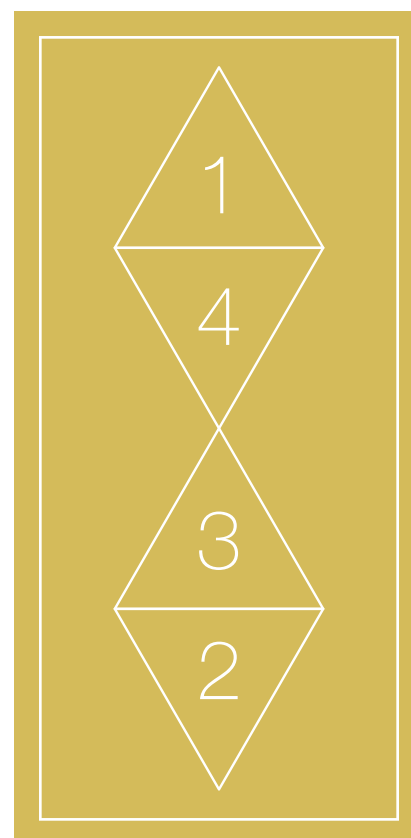
△ 3. FRÉQUENCE

Fréquence des messages : garder le rythme des publications

▽ 2. COHÉRENCE

Cohérence de l'image, des messages et des publications

LES QUATRE PRINCIPES DE LA COMMUNICATION



Des publications revisitées

Le design et les contenus des publications de l'OTIF telles que le Bulletin, le rapport d'activité, le programme de travail, la brochure et les présentations PowerPoint ont été modifiés en 2015. Il s'agissait de moderniser radicalement l'image de l'Organisation.

Sans rompre avec les travaux réalisés pendant les cinq dernières années entre tradition et modernité, le département de la communication va actualiser le design et la mise en page de toutes les publications de l'OTIF en commençant par ce programme de travail. Les lecteurs (utilisateurs) ne sont pas acquis et il est fondamental de régulièrement dynamiser la communication d'une organisation. L'identité visuelle de l'OTIF est conçue pour être en mouvement, adaptable aux codes visuels contemporains et agile dans le temps.

Pour ce travail d'actualisation, les styles graphique et rédactionnel vont être épurés pour un résultat davantage percutant. Simplifier encore la mise en page et l'organisation de l'information permet de rendre plus lisible des contenus denses et complexes.

Présence numérique

Être présent sur les réseaux sociaux, avoir un site Internet en perpétuelle évolution, développer des supports de communication tels que les vidéos sont tout autant de moyens pour assurer la présence numérique de l'Organisation.

Pour les années 2020-2021, le département de la communication produira et diffusera des vidéos sur Internet. Ces vidéos auront différentes formes. Le choix s'effectuera en fonction du message à diffuser. Ainsi, certaines seront des animations informatives et explicatives, d'autres seront des mini-reportages qui donneront à voir au plus grand nombre les événements OTIF.

L'Organisation diffusera ses publications et vidéos sur les réseaux sociaux notamment. L'OTIF sera présente sur ces réseaux sociaux tout en demeurant neutre ; elle partagera des « posts » et « tweets » provenant d'autres sources, conformément à son statut d'organisation intergouvernementale.

Enfin, pierre angulaire de la stratégie numérique, le site Internet de l'Organisation sera amélioré suivant les évolutions et les développements au sein des autres départements.

CALENDRIER PROVISOIRE

Modification du design et de la mise en page des publications de l'OTIF
3^e trimestre 2020

Diffusion de vidéos
À partir du 2^e trimestre 2020 et 2021

Améliorations du site Internet
2021

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

ATMF

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international

CCG

Conseil de coopération du Golfe

CEE-ONU

Commission économique des Nations unies pour l'Europe

CIM

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises

CIV

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs

COTIF

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

CUV

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire

ECE

entité chargée de l'entretien

EST

Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

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

RISC

Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires

RU

Règles uniformes

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

Éditeur :

OTIF - Organisation
intergouvernementale pour les
transports internationaux
ferroviaires

Concept et maquette : Sarah Pujol,
Valerio Compagnone