

# PROGRAMME DE TRAVAIL

2022-2023



**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

### Objectifs généraux

- Décisions de la 15<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF 2
- La veille et l'évaluation des instruments juridiques 2
- La complémentarité du programme de travail et de la stratégie à long terme 3
- Les ressources humaines et financières 3
- La numérisation 4
- Des méthodes de travail appropriées pour le Secrétariat de l'OTIF 5

### Un forum pour l'uniformisation du droit ferroviaire

- Questions juridiques : la veille et l'évaluation des instruments juridiques 7
- Questions juridiques : les avis juridiques 9
- La coopération internationale 10
- La stratégie à long terme 10
- Les organisations et associations internationales 11
- Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF 12
- L'exercice des fonctions de dépositaire 13

### Améliorer en permanence la sécurité du transport de marchandises dangereuses

- 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 2023 du RID 17
- L'édition 2025 du RID 18
- La coopération avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) 22
- La coopération avec la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) 23
- La coopération avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC) 23

### Promouvoir une interopérabilité technique fiable

- L'harmonisation des exigences et procédures techniques 24
- Développements concernant les RU APTU 26
- Développements concernant les RU ATMF 28
- Développements concernant les RU EST (appendice H) 29
- La compatibilité avec le droit de l'Union européenne 30
- La veille et l'évaluation des Règles uniformes APTU et ATMF 32

### Veiller au bon fonctionnement du Secrétariat et à une prestation efficace au service des États membres

- Adapter les ressources humaines et maîtriser le budget 35
- Gérer les projets de rénovation du siège et de déménagement temporaire du Secrétariat 37
- Poursuivre les préparatifs préalables à l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg 40

### Fournir dans les délais des services linguistiques de haute qualité

- Livrer dans les délais des traductions de grande qualité 42
- Veiller à la bonne qualité linguistique de tous les textes de l'OTIF 43
- Futur format des réunions et interprétation 44
- Les coopérations externes 45

### Accroître la visibilité de l'OTIF

- Lignes directrices et cadre d'actions 46
- Des outils numériques en mouvement 47

### Liste des abréviations

# OBJECTIFS GÉNÉRAUX

UN FORUM POUR

L'UNIFORMISATION DU DROIT

FERROVIAIRE AMÉLIORER EN

PERMANENCE LA SÉCURITÉ DU

TRANSPORT DE MARCHANDISES

DANGEREUSES PROMOUVOIR

UNE INTEROPÉRABILITÉ

TECHNIQUE FIABLE VEILLER

AU BON FONCTIONNEMENT

DU SECRÉTARIAT ET À UNE

PRESTATION EFFICACE AU

SERVICE DES ÉTATS MEMBRES

FOURNIR DANS LES DÉLAIS DES

SERVICES LINGUISTIQUES

DE HAUTE QUALITÉ

ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ

DE L'OTIF

# INTRODUCTION



**Clio Liégeois**  
*Présidente du Comité  
administratif*



**Wolfgang Küpper**  
*Secrétaire général  
de l'OTIF*

En dépit de la pandémie de COVID-19, le Secrétariat de l'OTIF, conjointement avec les organes compétents, est parvenu à mener à bien les parties essentielles de son programme de travail 2020-2021. Avec les décisions prises à la **15<sup>e</sup> Assemblée générale**, d'importantes activités futures ont été définies tant pour ces deux prochaines années – et donc pour le nouveau programme de travail 2022-2023 – qu'au-delà dans le cadre d'une stratégie complémentaire à long terme de l'OTIF. La question qui se pose est la suivante : où en est l'OTIF 20 ans après Vilnius et dans quelle direction s'engage-t-elle à long terme ?

La question revêt une importance particulière eu égard au **contexte politique actuel** du transport international ferroviaire. Dans tous les domaines particuliers (transport de voyageurs longue distance, transport de marchandises y compris de marchandises dangereuses, transport local transfrontalier), le rail connaît une renaissance comme suite aux mesures planifiées, et dans certains cas déjà prises, par les gouvernements dans le monde entier pour mettre en place des transports durables. L'OTIF peut et doit apporter une contribution significative à cette mutation nécessaire des transports.

Comme par le passé, la **continuité** revêt une importance centrale dans les travaux de l'OTIF. Cela vaut tant pour les départements opérationnels que pour les départements support. Heureusement, l'activité de l'OTIF n'est pas sujette à des contraintes politiques au jour le jour, mais relève du très long terme.

Pour la première fois, le programme de travail de l'OTIF comporte un chapitre abordant des **questions transversales** dépassant le cadre des responsabilités des différents départements.

Eu égard au changement climatique et à la pandémie de COVID-19, il est beaucoup question de **résilience**. L'OTIF doit avoir la robustesse nécessaire pour pouvoir accomplir ses activités spécifiques, en interne et à l'externe. Cette robustesse est symbolisée en particulier par la rénovation imminente du bâtiment du siège, qui garantira la capacité de travail de l'OTIF et son rôle important dans le renforcement du trafic international ferroviaire au cours des prochaines décennies.

# OBJECTIFS GÉNÉRAUX



**Wolfgang Küpper**  
*Secrétaire général de l'OTIF*

## Décisions de la 15<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF

La 15<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF en septembre 2021 a défini la direction générale des travaux de l'OTIF.

### La veille et l'évaluation des instruments juridiques

À sa 15<sup>e</sup> session, l'Assemblée générale a adopté la « Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques » (OTIF-21002-AG 15). Cette décision réaffirme l'engagement de l'Organisation à poursuivre efficacement son but de favoriser, améliorer et faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire. Elle s'appuie en particulier sur la tâche de l'Organisation définie à l'article 2, § 1, lettre e), de la COTIF de veiller à l'application de toutes les règles et recommandations (instruments juridiques) arrêtées au sein de l'Organisation.

La décision s'applique à l'ensemble du système juridique de l'OTIF, c'est-à-dire à la Convention et tout autre acte juridiquement contraignant ou non contraignant adopté par les organes de l'OTIF. Elle encadrera donc l'activité de l'Organisation dans le domaine du droit ferroviaire et dans les matières institutionnelles et administratives. Les organes de l'OTIF visés à l'article 13, § 1 et 2, de la COTIF ou les organes établis par eux (en d'autres termes, tous les organes de l'Organisation) sont habilités à engager la veille et l'évaluation de l'application d'un instrument juridique particulier relevant de leur domaine de compétences, ou de certaines de ses dispositions. Le Secrétaire général peut engager la veille et l'évaluation de tout instrument juridique.

Toutes les commissions de l'OTIF joueront un rôle crucial dans l'application de la « Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques », en particulier concernant la mise en œuvre et l'application de la COTIF même et de ses appendices.

## La complémentarité du programme de travail et de la stratégie à long terme

L'Assemblée générale a réaffirmé la nécessité d'une stratégie à long terme pour l'OTIF qui aille au-delà du programme de travail biennal. Le travail de l'OTIF ne doit pas simplement se limiter aux activités courantes : il convient, sur la base d'un inventaire, de lui donner une orientation claire pour les prochaines décennies. La stratégie n'a certes pas encore été adoptée, mais la complémentarité et l'interconnexion nécessaires et souhaitées de la stratégie à long terme et du programme de travail auront des répercussions importantes.

## Les ressources humaines et financières

Grâce aux décisions prises à la 15<sup>e</sup> Assemblée générale, les importants travaux de l'OTIF pourront être poursuivis sur une base solide.

D'une part, ces décisions permettent une flexibilité accrue en matière de personnel. Sans dévier de la trajectoire de consolidation financière de l'Organisation, le plafond des dépenses a été légèrement relevé. Cela permettra à l'OTIF de continuer à employer des personnes qualifiées et motivées et assiera son attractivité en tant qu'employeur.

D'autre part, il est tout aussi important que la rénovation complète du siège de l'OTIF commence immédiatement. Ici aussi, l'Assemblée générale a noté et approuvé les projets du Secrétariat et les travaux préparatoires menés par le Comité administratif.

## 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.

## Des méthodes de travail appropriées pour le Secrétariat de l'OTIF

La pandémie de COVID-19 a transformé en profondeur le mode de fonctionnement de l'OTIF. C'est particulièrement le cas pour le travail individuel des membres du personnel, qui sont principalement passés en télétravail depuis le début de la pandémie. Toutefois, avant même la pandémie, le télétravail avait été introduit, d'abord à l'essai puis de manière permanente, pour le département de la traduction. L'expérience avec le télétravail ayant jusqu'ici été positive, il sera élargi au reste du personnel au moyen d'une directive interne spécifique.

L'organisation des réunions et conférences internationales, déterminante pour les travaux extérieurs de l'OTIF, a également été fondamentalement modifiée. Les réunions à distance, ou du moins hybrides, ont largement remplacé les réunions présentielles. Une fois la pandémie passée, il y aura certainement de nouveau davantage de réunions présentielles, mais les États membres géographiquement très éloignés de Berne et disposant de ressources financières limitées continueront probablement à participer à distance. La réduction des déplacements (par avion) diminuera également l'empreinte carbone de l'OTIF. En plus des règles applicables, il convient pour ces réunions que des systèmes techniques adéquats soient utilisés, qui répondent aux nombreuses exigences requises eu égard aux travaux législatifs complexes menés en trois langues de travail par l'OTIF.

# UN FORUM POUR L'UNIFORMISATION DU DROIT FERROVIAIRE



**Aleksandr Kuzmenko**  
*Chef du département juridique*

Les appendices à la COTIF constituent un droit ferroviaire uniforme pour le transport international ferroviaire au sein des membres de l'OTIF. Afin d'assurer la gestion et le développement de ce droit ferroviaire uniforme, un système institutionnel est établi par la COTIF même. En d'autres termes, l'OTIF offre un forum pour la gestion et le développement du droit ferroviaire uniforme. Toutefois, cela signifie que le système institutionnel lui-même devrait être développé.

L'Assemblée générale et la Commission de révision se partagent les compétences pour la modification de la Convention elle-même et de ses appendices (sauf l'appendice C à la COTIF). Cela étant, il est nécessaire de procéder à la veille et l'évaluation de la mise en œuvre et de l'application des règles en vigueur au sein de l'Organisation. De plus, les instruments juridiques existants pourraient être modifiés ou complétés en conséquence de la veille et de l'évaluation et/ou de nouvelles demandes ou exigences. À sa 15<sup>e</sup> session, l'Assemblée générale a créé, en vertu de l'article 13, § 2, de la COTIF, une commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale pour une période de trois ans. Sans préjudice de la compétence des organes visés à l'article 13, § 1, de la Convention, il a été décidé que la Commission ad hoc aurait pour mandat de :

- a) préparer des projets de modifications ou ajouts à la Convention ;
- b) fournir des conseils juridiques de sa propre initiative ou à la demande des organes visés à l'article 13, § 1 et 2, de la Convention ou à la demande des organes établis par eux ;
- c) promouvoir et faciliter le fonctionnement et la mise en œuvre de la Convention ;
- d) procéder à la veille et à l'évaluation des instruments juridiques ;
- e) 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 consultatifs avec d'autres organisations et associations internationales ainsi que sur le suivi du fonctionnement des groupes de contact.

À sa 1<sup>re</sup> session les 9 et 10 novembre 2021, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a adopté son programme de travail 2022-2024. Celui-ci inclut trois domaines d'activité : les questions juridiques, la coopération internationale et la stratégie à long terme. Les questions juridiques constituent le domaine d'activité principal et incluent : a) la veille et l'évaluation des instruments juridiques ; b) les avis juridiques. Le programme de travail est ambitieux ; il ne sera de toute évidence pas achevé en trois ans et les travaux se poursuivront par la suite. À sa 2<sup>e</sup> session au printemps 2022, la Commission ad hoc définira des priorités pour les différentes questions. Les objectifs actuels de son programme de travail 2022-2024 sont présentés ci-dessous.

Le département juridique continuera à assumer d'importantes fonctions de secrétariat, d'une part pour l'Assemblée générale et la Commission de révision concernant la procédure de modification de la Convention et les modifications à la COTIF elle-même et à ses appendices A (RU CIV), B (RU CIM), D (RU CUV) et E (RU CUI), et d'autre part pour la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale.

## Questions juridiques : la veille et l'évaluation des instruments juridiques

COTIF même et questions générales :

- **Veille et l'évaluation de la mise en œuvre de la COTIF.** Prêter assistance au Secrétaire général pour la veille et l'évaluation de la mise en œuvre de la Convention.
- **Arbitrage.** Évaluer si la procédure d'arbitrage prévue dans la COTIF est effectivement nécessaire et proposer le cas échéant des modifications.
- **Base de données de la jurisprudence et bibliographique.** Créer une base de données de la jurisprudence et bibliographique concernant l'application de la COTIF.
- **Adoption, authentification, copies certifiées conformes et publication de la COTIF.** Expliquer les exigences juridiques concernant l'adoption, l'authentification, les copies certifiées conformes et la publication de la Convention. Standardiser et harmoniser en tant que de besoin les procédures pertinentes de l'Assemblée générale et de la Commission de révision.

## RU CIM

- **Interfaces entre les réglementations douanières et de transport.** Évaluer les interfaces entre les réglementations douanières et de transport et, si nécessaire, proposer des mesures en conséquence pour les questions douanières relatives au transport ferroviaire de marchandises.
- **Numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport de marchandises.** Les nouvelles technologies, en particulier la numérisation, pourraient transformer l'organisation et la gestion du transport ferroviaire. Toutefois, les améliorations apportées par la numérisation s'accompagnent de nouveaux défis. Il s'agit donc de déterminer, par la veille et l'évaluation, comment la numérisation et lesquels de ses aspects particuliers devraient être soutenus et/ou réglementés par l'OTIF.
- **Connaissance.** Considérer l'introduction de la possibilité d'utiliser des documents de transport formant titre dans le cadre des RU CIM.

## RU CUV

- **Responsabilité des dommages causés par un véhicule (article 7 des RU CUV).** Surveiller et évaluer l'application des dispositions sur la responsabilité des dommages causés par un véhicule (article 7 des RU CUV).
- **Circulation des wagons à vide.** Surveiller et évaluer l'application des règles de la COTIF relatives à la circulation des wagons à vide.

## Questions juridiques : les avis juridiques

### COTIF même et questions générales :

- **Projet de la CEE-ONU pour l'uniformisation du droit ferroviaire.**  
Suivre le projet de la CEE-ONU concernant l'uniformisation du droit ferroviaire.
- **Conditions d'accès au réseau ferroviaire et coopération transfrontalière aux fins de l'organisation du transport ferroviaire international.** Établir un cadre juridique non contraignant pour les conditions d'accès au réseau ferroviaire et la coopération transfrontalière aux fins de l'organisation du transport ferroviaire international.
- **Langage inclusif à l'OTIF.** Introduire le langage inclusif dans les instruments juridiques de l'OTIF.
- **Utilisation de signatures électroniques dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres.** Examiner les exigences juridiques pour l'utilisation et l'acceptation de documents signés électroniquement (pouvoirs, lettres, approbations, réserves, notifications dépositaires, etc.) dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres.

### RU CUI

- **Un contrat uniforme pour les sillons ferroviaires internationaux.**  
Augmenter la part modale du fret ferroviaire est inconcevable sans une réelle fluidité du trafic international et surtout sans mécanisme simple d'attribution des sillons. À partir des règles internationales existantes, à savoir les RU CUI, et sur le modèle du CUU basé sur les CUV, un cadre juridique uniforme et coordonné pourrait être mis en place par le secteur pour l'utilisation des sillons internationaux, avec le concours de l'OTIF.
- **Application des RU CUI aux installations de service.** Examiner la question de l'application des RU CUI aux installations de service. Il s'agirait en particulier de déterminer si les RU CUI s'appliquent et dans quelle mesure.

## La coopération internationale

- **Superviser et favoriser la coopération avec les organisations et associations internationales.** Superviser et améliorer la coopération entre l'OTIF et d'autres organisations et associations internationales, en particulier celles ayant des responsabilités directes dans le domaine du transport ferroviaire.
- **Améliorer l'implication des parties prenantes au sein de l'OTIF.** Élaborer une politique inclusive et transparente d'implication des parties prenantes pour la promotion de la COTIF, le développement du droit ferroviaire ainsi que la veille et l'évaluation des instruments juridiques existants.
- **Guide sur la COTIF, sa mise en œuvre et son application par les associations internationales.** Clarifier les rôles et responsabilités des associations internationales concernant la mise en œuvre et l'application de la COTIF, et ainsi promouvoir et faciliter la mise en œuvre et l'application uniformes de la COTIF.

## La stratégie à long terme

- **Développer une stratégie à long terme.** Prêter assistance au Secrétaire général dans la préparation d'une stratégie à long terme sur la base de la décision de l'Assemblée générale à sa 15<sup>e</sup> session.

## 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 ses objectifs. 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.

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 Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale jouera un rôle central dans l'encadrement, le développement et le renforcement de la coopération internationale avec les organisations et associations internationales.

## 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.

Le département juridique continuera à fournir des conseils et une assistance juridique concernant la procédure d'adhésion à la COTIF. De plus, il aidera les États et organisations régionales d'intégration économique intéressés à mettre en œuvre la COTIF elle-même et ses appendices A (RU CIV), B (RU CIM), D (RU CUV) et E (RU CUI).

## 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<sup>er</sup> 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. Le dépositaire appliquera systématiquement les lignes directrices et les complétera ou révisera en tant que de besoin.

À sa 13<sup>e</sup> 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.

Le département juridique exercera au nom du Secrétaire général les fonctions de dépositaire quant à la COTIF elle-même et à ses appendices A (RU CIV), B (RU CIM), D (RU CUV) et E (RU CUI).

## CALENDRIER PROVISOIRE

2<sup>e</sup> session de la Commission ad hoc  
sur les questions juridiques et la  
coopération internationale  
**avril 2022**

3<sup>e</sup> session de la Commission ad hoc  
sur les questions juridiques et la  
coopération internationale  
**octobre 2022**

4<sup>e</sup> session de la Commission ad hoc  
sur les questions juridiques et la  
coopération internationale  
**printemps 2023**

5<sup>e</sup> session de la Commission ad hoc  
sur les questions juridiques et la  
coopération internationale  
**automne 2023**

# AMÉLIORER EN PERMANENCE LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES



**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 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). Cela permet une adaptation relativement rapide aux progrès scientifiques et techniques.

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 2022, ce sous-comité, auquel le Secrétariat de l'OTIF participe avec voix consultative, conclura ses travaux sur la 23<sup>e</sup> révision des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. En 2023, il entamera ses travaux sur la 24<sup>e</sup> révision des Recommandations de l'ONU, laquelle se répercutera, pour les transports ferroviaires, dans l'édition 2027 du RID.

Afin de prendre en compte les modifications de la 23<sup>e</sup> 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 2025 les modifications décidées pour les Recommandations de l'ONU. Au cours d'une réunion de trois jours en avril 2023, 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 2022. Il ne sera donc pas nécessaire d'entrer dans le détail lors de la Réunion commune.

## **Les 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 2022-2023 de la Réunion commune RID/ADR/ADN, qui débutera avec la session du printemps 2022. Les décisions de la Réunion commune prises pendant cette période seront incluses dans les éditions 2025 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 s'appliquent donc bien au-delà du 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 2022 et verra l'adoption définitive de tous les textes pour l'édition 2023 du RID.

Le Groupe de travail permanent, qui prépare les décisions de la Commission d'experts du RID, se réunira en 2022-2023 pour une session de deux jours et deux sessions d'une semaine. La session de deux jours en mai 2022 conclura les travaux sur l'édition 2023 du RID, tandis que les prescriptions ferroviaires devant entrer en vigueur en 2025 seront discutées dans le cadre des sessions d'une semaine en novembre 2022 et novembre 2023. Après la session de novembre 2023 au cours de laquelle seront examinées les modifications décidées par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour l'édition 2025, 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 2024.

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, lors desquelles l'interprétation en russe est assurée.

## L'édition 2023 du RID

L'édition 2023 du RID, qui sera adoptée à la session de mai 2022 de la Commission d'experts du RID, comportera les nouveautés suivantes :

- ajout d'une nouvelle section 1.2.3 dans laquelle seront explicités les sigles et acronymes utilisés dans le RID ;
- possibilité d'utiliser des récipients à pression rechargeables agréés par le ministère des transports des États-Unis pour l'importation de gaz dans l'espace RID et leur exportation. En parallèle, les récipients à pression RID/ADR seront autorisés dans la réglementation relative aux marchandises dangereuses des États-Unis pour l'importation et l'exportation de gaz ;
- exigences communes pour l'agrément et la supervision des organismes de contrôle intervenant dans le cadre de l'agrément et du contrôle des récipients à pression et des citernes, en vue de leur reconnaissance mutuelle ;
- introduction du nouveau numéro ONU 3550 pour le dihydroxyde de cobalt pulvérulent, sous-produit de la transformation du cobalt utilisé entre autres pour la production de batteries au lithium ;
- facilitations pour le transport de déchets contenant des matières dangereuses ;
- possibilité de recourir aux plastiques recyclés pour la fabrication de grands récipients pour vrac (GRV) et grands emballages ;
- installation obligatoire sur les conteneurs-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés inflammables de soupapes de sécurité afin de réduire le risque de BLEVE (vaporisation explosive d'un liquide surchauffé) ;
- nouvelles prescriptions pour la construction, l'agrément et le contrôle des citernes mobiles en matière plastique renforcée de fibres (PRF). Ces nouvelles prescriptions sont basées sur les prescriptions pour les conteneurs-citernes en PRF utilisés en transport terrestre européen, qui ont été biffées des règlements. Des prescriptions uniformes s'appliqueront dès lors aux conteneurs-citernes en PRF utilisables dans toute l'Europe et dans le monde ;
- introduction potentielle d'une définition de « très grand conteneur-citerne » et d'exigences relatives à l'épaisseur minimale de paroi de ces nouveaux récipients de transport.

## L'édition 2025 du RID

Des décisions sur les thématiques suivantes pourraient être intégrées dans l'édition 2025 du RID.

### Piles et batteries au sodium

Les piles et batteries au sodium ionique constituent une alternative économique aux piles et batteries au lithium ionique puisque la disponibilité de la matière première nécessaire est pratiquement illimitée. De plus, contrairement aux batteries au lithium ionique, les batteries au sodium ionique sont résistantes à la décharge profonde et peuvent être déchargées jusqu'à 0 volt sans que cela nuise à leurs performances. La décharge complète est un facteur important pour la sécurité de la batterie puisque l'état de charge influence grandement le dégagement de chaleur et ainsi la stabilité thermique de la batterie pendant le transport.

En raison de la pandémie de COVID-19, les travaux sur les prescriptions de transport des piles et batteries au sodium n'ont pas pu être achevés à temps dans le cadre du cycle biennal 2020-2021. De premières expériences résultant d'un accord particulier multilatéral signé dans l'intervalle par divers États parties au RID pourront être prises en compte lors de l'introduction de ces prescriptions dans l'édition 2025 du RID.

### Piles et batteries au lithium

Les dangers provenant des piles et batteries au lithium dépendent principalement de la quantité de lithium qu'elles contiennent et des électrolytes utilisés. Les prescriptions pour les marchandises dangereuses comportent des conditions d'exemption des piles et batteries au lithium. Les valeurs limites en ont été fixées en se basant sur les batteries utilisées à l'époque dans les téléphones mobiles, ordinateurs portables et outils électroniques. Or, la technologie a énormément évolué depuis, de sorte que les piles et batteries au lithium peuvent fournir davantage d'énergie avec la même quantité de substances actives. En conséquence, les batteries utilisées dans ces mêmes objets présentent aujourd'hui une énergie nominale bien plus élevée et ne peuvent plus être exemptées. Il faudrait chercher à relever les valeurs limites applicables pour les exemptions, pour autant qu'il n'y ait pas d'effets néfastes sur la sécurité.

Les grandes batteries au lithium ou grands appareils contenant des batteries au lithium ne peuvent être emballés que seuls dans des grands emballages. Au vu du nombre croissant d'automobiles mus par accumulateurs et de l'essor de la production de piles et batteries au lithium, l'industrie des piles et batteries souhaiterait qu'un grand emballage puisse contenir plusieurs batteries. Selon elle, de grands emballages contenant plusieurs piles ou batteries au lithium correctement isolées les unes des autres ne posent pas de plus grand risque que de multiples petits emballages contenant le même nombre de piles, empilés sur une palette. Des travaux complémentaires sont nécessaires pour clarifier les responsabilités et les prescriptions d'épreuve pour de tels grands emballages.

## Utilisation de matières plastiques recyclées

Les initiatives mondiales visant à limiter les effets néfastes des activités humaines sur l'environnement (p. ex. le « pacte vert » de l'Union européenne) ont également des répercussions sur la production d'emballages plastiques. La nouvelle taxe introduite par l'Union européenne sur les emballages en plastique non recyclé a pour conséquence que les fabricants et utilisateurs d'emballages en plastique doivent modifier leurs processus de production traditionnels. Des solutions sont recherchées pour réduire la quantité de nouveaux plastiques non recyclés et accroître la part des plastiques recyclés dans les processus de production.

À l'heure actuelle, les prescriptions pour la fabrication d'emballages plastiques destinés au transport de marchandises dangereuses ne prévoient que très peu de possibilités pour le recours aux matières plastiques recyclées. Ainsi, seules des matières plastiques tirées d'emballages industriels usagés peuvent être recyclées tandis que les plastiques recyclés issus de la collecte de déchets ménagers ne sont pas autorisés. Des solutions sont recherchées pour accroître la part des plastiques recyclés dans ces emballages plastiques sans compromettre la sécurité du transport de marchandises dangereuses.

## Équipements de service en matière plastique renforcée de fibres

À l'heure actuelle, les soupapes, dispositifs de décompression et trous d'hommes pour tous les types de citernes mobiles sont fabriqués en matériaux métalliques. Or, pour le transport de matières corrosives en particulier, ces éléments ont une durée de vie utile plus courte que celle de la citerne. Un groupe de travail informel du Sous-comité d'experts de l'ONU va analyser si des matières plastiques renforcées de fibres (PRF) pourraient également être utilisées à l'avenir pour les équipements de service.

## Développement des prescriptions relatives à l'absorption d'énergie et à la protection anti-chevauchement

Le RID comporte quelques prescriptions de technique des véhicules pour le transport de marchandises très dangereuses. Il s'agit notamment d'exigences pour une absorption élevée d'énergie par déformation plastique et de mesures visant à empêcher les chevauchements de tampons et à limiter les dommages en cas de chevauchements. À l'avenir, seuls les objectifs de protection seront définis dans le RID ; pour les exigences techniques, il sera renvoyé aux prescriptions techniques uniformes (PTU) découlant des RU APTU (appendice F à la COTIF) ou aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'UE.

Dans le cadre de cette refonte des prescriptions, il convient de considérer comment ces exigences pourront être également mises en œuvre pour l'acheminement de très grands conteneurs-citernes et le futur recours aux attelages automatiques numériques.

## Nouvelles exigences pour les très grands conteneurs-citernes

Le RID prescrit les valeurs d'accélération que les conteneurs-citernes et leurs moyens de fixation doivent pouvoir supporter. Lors de l'analyse des risques des très grands conteneurs-citernes, des valeurs d'accélération supérieures à celles prescrites dans le RID pour les conteneurs-citernes ISO ont été mesurées. Ces valeurs plus élevées doivent être prescrites dans le RID si l'on veut permettre la libre circulation de wagons porteurs chargés de très grands conteneurs-citernes via des gares de triage disposant de bosses de triage.

## Publication d'interprétations du RID

L'examen de questions d'interprétation est un point permanent à l'ordre du jour des sessions du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID. Ces interprétations devront à l'avenir être publiées sur le site internet de l'OTIF. Ceci est particulièrement important lorsque le traitement de questions d'interprétations ne débouche pas sur une modification des prescriptions. Parallèlement, il faudrait également considérer l'utilité d'un enregistrement systématique des motifs aux modifications du RID et des discussions y afférentes.

## Prescriptions relatives à la construction et aux épreuves pour les wagons-citernes conçus pour un écartement de la voie de 1 520 mm

Dans certains États parties au RID, des wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm sont utilisés aux côtés des wagons-citernes pour écartement de voie de 1 435 mm. Le Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » va examiner plus précisément le chapitre 6.20 de l'annexe 2 au SMGS, qui comporte des prescriptions de construction pour les wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm, afin de déterminer si ce chapitre peut être intégré dans le RID et comment.

## 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 régit 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. Le Groupe de travail permanent examinera en retour si les prescriptions relatives à la construction des wagons-citernes pour voie large peuvent être reprises dans le RID (voir plus haut).

## La coopération avec la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU)

Une coopération très étroite est menée depuis plusieurs décennies avec la Commission économique pour l'Europe des Nations unies au sein de la Réunion commune RID/ADR/ADN, qui a pour tâche d'élaborer les prescriptions pour les trois modes de transport terrestre. 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.

Le WP.15 est l'organe de la 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 participe 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 d'experts du RID et élabore ses propres propositions. Le département du RID du Secrétariat de l'OTIF participe à ses deux sessions annuelles de deux jours avec voix consultative.

## CALENDRIER PROVISOIRE

Réunion commune RID/ADR/ADN  
**Berne, 14-18 mars 2022**

14<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID  
**Berne, 23 et 24 mai 2022**

56<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID  
**Berne, 25 mai 2022**

5<sup>e</sup> session du Groupe mixte d'experts pour la coordination, organisée conjointement avec le département de l'interopérabilité technique  
**Berne, 6 septembre 2022**

Réunion commune RID/ADR/ADN  
**Genève, 12-16 septembre 2022**

15<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID  
**21-25 novembre 2022**

Réunion commune RID/ADR/ADN  
**Berne, une semaine en mars 2023**

6<sup>e</sup> session du Groupe mixte d'experts pour la coordination, organisée conjointement avec le département de l'interopérabilité technique  
**une journée en septembre 2023**

Réunion commune RID/ADR/ADN  
**Genève, deux semaines en septembre 2023**

16<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID  
**une semaine en novembre 2023**

# PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE FIABLE

## De l'échange des véhicules à une exploitation véritablement internationale des trains



**Bas Leermakers**

*Chef du département de l'interopérabilité technique*

Pour participer à la décarbonation, le rail doit offrir un transport fiable, durable et rapide des marchandises et des voyageurs. Dans ce but, les systèmes ferroviaires nationaux doivent être davantage harmonisés et interconnectés, de sorte que les véhicules puissent être échangés en trafic international mais aussi que les trains complets puissent franchir les frontières et circuler de manière véritablement internationale. L'acceptation mutuelle des certificats du matériel roulant en trafic international, objectif des RU APTU et ATMF, en est l'une des conditions préalables fondamentales. À l'avenir, les entreprises ferroviaires devraient également pouvoir exploiter leurs trains dans de multiples États, sur la base des RU EST. La Commission d'experts techniques, avec l'assistance du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF, travaille sur les dispositions juridiques relevant des RU APTU, ATMF et EST.

### L'harmonisation des exigences et procédures techniques

Les règles techniques pour l'acceptation des véhicules sont absolument nécessaires au trafic international ferroviaire. Sans acceptation mutuelle internationale des véhicules ferroviaires, tous les chargements devraient être transbordés à chaque frontière. C'est la raison pour laquelle, il y a plus d'un siècle, les sociétés alors nationales de chemins de fer sont convenues, avec les accords RIV et RIC, de véhicules normalisés mutuellement acceptés. Les RU APTU et ATMF ont succédé en droit international à ces deux accords pour ce qui est des dispositions techniques.

# PRINCIPES ENCADRANT L'ÉTABLISSEMENT DES DISPOSITIONS TECHNIQUES

À sa 11<sup>e</sup> 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. L'organisation des chemins de fer peut elle aussi varier, du libre accès ouvert à la concurrence aux monopoles d'État complètement intégrés. 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.
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'UE. 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.
7. 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.
8. 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.

La Commission d'experts techniques adopte des dispositions détaillées sous la forme de prescriptions techniques uniformes et d'annexes aux RU ATMF. Ces dispositions doivent être mises à jour régulièrement afin d'intégrer l'expérience pratique et les progrès techniques. La Commission d'experts techniques est également compétente pour déclarer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire, entre les dispositions des PTU et les règles correspondantes de l'Union européenne incluses dans les STI.

## Développements concernant les RU APTU

Les RU APTU définissent pour le matériel ferroviaire la procédure de validation des normes techniques et d'adoption des prescriptions techniques uniformes. Pour les véhicules, ce sont les RU ATMF qui fixent la procédure d'admission à la circulation ou à l'utilisation en trafic international. L'acceptation mutuelle par les États membres des certificats et autres preuves de conformité pour les véhicules repose sur ces bases. Les règles de la COTIF s'appuient sur l'acquis ferroviaire de l'Union européenne et sont compatibles avec lui.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2022, quatorze PTU étaient en vigueur. Six d'entre elles concernent des dispositions générales, portant par exemple sur les procédures d'évaluation, la définition des sous-systèmes et la qualification des organismes d'évaluation. Huit PTU définissent des exigences relatives aux véhicules, à l'infrastructure, aux applications télématiques, à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire.

Dénomination courte de la PTU	Objet	Date d'entrée en vigueur de la dernière version
PTU GEN-A	Exigences essentielles	1.12.2017
PTU GEN-B	Sous-systèmes	1.6.2019
PTU GEN-C	Dossier technique	1.12.2017
PTU GEN-D	Procédures d'évaluation (modules)	1.10.2012
PTU GEN-E	Qualifications et indépendance des organismes d'évaluation	1.12.2011
PTU GEN-G	Méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques	1.12.2016
PTU Wagons	Wagons de marchandises	1.1.2022
PTU LOC&PAS	Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs	1.1.2022
PTU Bruit	Bruit du matériel roulant	1.4.2021
PTU Marquage	Marquage des véhicules	1.4.2021
PTU PMR	Accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite	1.1.2022
PTU ATF	Applications télématiques au service du fret	1.6.2020
PTU CTCI	Composition des trains et vérification de la compatibilité avec l'itinéraire	1.1.2022
PTU Infrastructure	Infrastructure	1.1.2022

Plusieurs STI sont en cours de révision au sein de l'Union européenne, afin par exemple de définir les attelages automatiques numériques et les détecteurs de déraillement et pour faciliter le transport multimodal. Ces développements pourraient également déboucher sur des propositions à la Commission d'experts techniques visant à mettre à jour en conséquence les PTU de l'OTIF. Cela se fera probablement en 2023.

## Le Groupe mixte d'experts pour la coordination

Ces dernières années, la compatibilité et la cohérence des dispositions découlant des RU ATMF et des RU APTU et du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID, appendice C à la COTIF) ont été analysées. À cette fin, des experts des marchandises dangereuses et des experts de l'interopérabilité et de la sécurité ont coopéré au sein du Groupe mixte d'experts pour la coordination. Le principal objectif est de veiller à l'alignement des prescriptions du RID et des dispositions d'interopérabilité technique, en particulier les PTU et les STI correspondantes. Le Groupe mixte d'experts pour la coordination propose un forum de discussion portant plus particulièrement sur :

- l'examen de la nécessité et de l'alignement de nouvelles exigences et normes tenant compte de l'innovation et des nouvelles technologies (numérisation, documents électroniques, applications télématiques, détecteurs de déraillement, attelage automatique numérique) ;
- les procédures de coordination entre le RID et les règles de sécurité et d'interopérabilité pour ce qui est du signalement des accidents et incidents et des statistiques ;
- les définitions communes concernant les acteurs de l'exploitation et de la maintenance des véhicules.

Les représentants des États membres ainsi que les associations du secteur participent aux discussions.

Le Groupe mixte d'experts pour la coordination n'est pas habilité à prendre des décisions contraignantes, mais il peut adresser des avis aux organes concernés pour modifier le RID ou les PTU.

## Développements concernant les RU ATMF

Au 1<sup>er</sup> janvier 2022, quatre ensembles réglementaires étaient basés sur les RU ATMF.

Titre	Date d'entrée en vigueur de la dernière version
Annexe A aux ATMF, concernant les règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECE)	1.4.2021
Annexe B aux ATMF, concernant les exigences et procédure pour les dérogations à l'application de PTU liée(s) à un sous-système structurel ou fonctionnel	1.1.2014
Modèles uniformes des certificats attestant de l'admission technique d'un véhicule ou d'un type de véhicule, visés à l'article 12, § 1	1.12.2012
Spécifications des registres de véhicules visés à l'article 13 des ATMF	1.4.2021

En 2022, la Commission d'experts techniques analysera et révisera l'annexe B aux ATMF, ce qui pourrait déboucher sur l'adoption de modifications.

Par ailleurs, la Commission d'experts techniques continuera à rechercher des solutions facilitant la recherche et la consultation internationales des données des véhicules dans les registres de véhicules.

# Développements concernant les RU EST

## (appendice H)

À sa 13<sup>e</sup> session en septembre 2018, l'Assemblée générale a adopté le nouvel appendice H (RU EST) à la COTIF.

Le but des RU EST est de proposer des principes généraux de sécurité et de définir les responsabilités pour l'interopérabilité, plus précisément pour les trains complets qui franchissent des frontières. 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 et d'interfaces organisationnelles. Les prescriptions doivent être appliquées par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Les dispositions se fondent sur la réglementation applicable au système ferroviaire de l'Union européenne, avec laquelle elles sont compatibles.

Pour parvenir à l'interopérabilité, les États devront, en plus d'appliquer les EST, conclure des accords réciproques d'accès au réseau, incluant 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.

L'entrée en vigueur des RU EST est toujours en instance d'approbation par deux tiers des États membres de l'OTIF. Il faudra environ un an après cette approbation pour que les dispositions entrent effectivement en vigueur.

Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les RU 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.

En 2018, l'Assemblée générale a recommandé que la Commission d'experts techniques prépare des projets d'annexes aux RU EST avant même que ces dernières entrent en vigueur. Ces projets pourront ensuite être adoptés sans délai par la Commission d'experts techniques une fois les RU EST entrées en vigueur. À l'instar de la production des PTU, les MSC seront élaborées à partir des meilleures pratiques offertes par la législation de l'Union européenne. En 2021, la Commission d'experts techniques a engagé l'élaboration de ces annexes ; elle poursuivra ce travail en 2022 et 2023.

## La compatibilité avec le droit de l'Union européenne

L'OTIF est impliquée dans la formation des STI et autres dispositions de l'UE qui sont alignées avec les dispositions de la COTIF. Premièrement, le personnel du Secrétariat de l'OTIF participe aux groupes de travail de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires de la Commission européenne. Deuxièmement, l'Agence et la Commission européenne présentent les développements pertinents du droit de l'UE aux sessions des groupes de travail de l'OTIF. Troisièmement, avant de finaliser des propositions juridiques, l'Agence, avec le concours du Secrétariat de l'OTIF, consulte les États membres de l'OTIF non membres de l'UE et leur donne la possibilité de s'exprimer à leur sujet. Enfin, les organismes d'évaluation et organismes de certification non UE sont invités à participer aux réunions de coopération avec leurs homologues de l'UE.

Conséquence de ces différents niveaux d'implication, les États membres de l'OTIF non membres de l'UE peuvent rester informés et exprimer leurs positions sur la formation des règles d'interopérabilité et de sécurité au sein de l'UE. Cette implication est très importante dans la mesure où nombre de ces règles de l'UE serviront de base aux règles techniques de la COTIF.

À ce jour, 25 des 43 États appliquant les RU APTU et ATMF sont également membres de l'UE. Ayant adhéré à la COTIF en 2011, l'UE est liée par son accord d'adhésion. Les dispositions de la COTIF pour l'interopérabilité technique 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. L'UE œuvre à l'établissement d'un « espace ferroviaire unique européen », avec pour objectif d'éliminer tous les obstacles au franchissement des frontières entre ses États membres. Le rôle d'autorité centrale a été attribué à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, qui exerce des fonctions centralisées et est compétente pour délivrer les autorisations de véhicules et les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires.

À la différence de l'espace ferroviaire unique européen, 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. L'OTIF n'a pas d'autorité centrale. L'OTIF dispose d'un Secrétaire général, lequel est assisté du Secrétariat de l'OTIF, qui n'a toutefois aucun rôle dans la mise en œuvre de la COTIF par les États membres ou dans l'application de la COTIF par les acteurs du rail.

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. Le Secrétariat de l'OTIF va continuer à se coordonner étroitement avec les États membres, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer 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, et de tous les acteurs du rail internationaux soient pris en compte.

Par conséquent, les dispositions techniques de la COTIF devraient tout autant pouvoir être appliquées entre les États parties qui sont également membres de l'UE et leurs voisins, qu'entre les États non membres de l'UE.

## La veille et l'évaluation des Règles uniformes APTU et ATMF

À sa 13<sup>e</sup> session (22-23 juin 2021), la Commission d'experts techniques a lancé la veille et l'évaluation par étapes de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF. Dans un premier temps, la veille et l'évaluation porteront sur :

1. le degré de mise en œuvre et d'application par les États parties des dispositions qui leur incombent selon les RU APTU et ATMF, leurs annexes et les PTU ;
2. le champ d'application des dispositions, comme le nombre de véhicules et le volume de circulation reposant sur les RU APTU et ATMF, en tant que mesure quantitative de leur pertinence ;
3. la pertinence des règles telle que la perçoivent les représentants officiels des États parties, en tant que mesure qualitative de leur pertinence.

Le premier point, à savoir la mise en œuvre et l'application par les États parties, sera axé sur les dispositions prévues dans les RU APTU et ATMF pour lesquelles l'État partie est principalement responsable.

Concernant le deuxième point, l'objectif sera d'établir une vue d'ensemble du nombre de véhicules enregistrés ou utilisés en trafic international sur la base des RU APTU et ATMF.

Pour le troisième point, à savoir la pertinence perçue de la réglementation, des questions ouvertes seront posées pour identifier les possibilités d'amélioration de la réglementation ou de sa mise en œuvre ou application.

Dans un second temps, la veille et l'évaluation porteront sur la mise en œuvre des annexes et des PTU par les parties prenantes dans le domaine technique et de l'exploitation, comme les entreprises ferroviaires, les entités chargées de l'entretien, les détenteurs, les organismes d'évaluation, et inclura l'application correcte des procédures.

## CALENDRIER PROVISOIRE

14<sup>e</sup> session de la Commission  
d'experts techniques  
**juin 2022**

46<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent sur la technique  
**juin 2022**

5<sup>e</sup> session du Groupe mixte d'experts  
pour la coordination  
**septembre 2022**

47<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent sur la technique  
**septembre 2022**

48<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent sur la technique  
**novembre 2022**

15<sup>e</sup> session de la Commission  
d'experts techniques  
**juin 2023**

49<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent sur la technique  
**juin 2023**

6<sup>e</sup> session du Groupe mixte d'experts  
pour la coordination  
**septembre 2023**

50<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent sur la technique  
**septembre 2023**

51<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent sur la technique  
**novembre 2023**

# 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 principale 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 la préparation et de l'organisation des sessions de l'Assemblée générale et du Comité administratif.

En plus de ces activités, le département a été chargé de suivre la mise en œuvre du Protocole de Luxembourg.

Plus récemment, des projets temporaires, tels que la rénovation du siège de l'OTIF et le déménagement temporaire du personnel durant les travaux, ont été ajoutés à la liste de ses activités.

Le programme de travail du département de l'administration et des finances pour les deux prochaines années s'inscrit dans la continuité du programme de travail 2020-2021 sur le plan des ressources humaines et de la préparation à l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg. De plus, d'autres points importants, comme le maintien du dialogue avec les États membres et la modernisation du système informatique, seront poursuivis.

Par ailleurs, le projet de rénovation du siège occupera fortement le département au cours de la période biennale et sera l'occasion de repenser les méthodes de travail, qu'il s'agisse de l'extension de la possibilité du télétravail à l'ensemble du personnel ou de la mise en place d'une politique efficace et pérenne d'archivage.

## Adapter les ressources humaines et maîtriser le budget

### OBJECTIF 1 | Ouvrir le télétravail à tout le personnel

Le projet pilote sur le télétravail pour les traducteurs mis en œuvre à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 a fait l'objet d'une évaluation positive au dernier trimestre 2020.

De même, l'extension du télétravail à l'ensemble du personnel du Secrétariat est tout à fait possible, comme cela a été démontré pendant la pandémie de COVID-19. La numérisation croissante et la maîtrise toujours plus poussée des divers outils informatiques disponibles permettent de garantir la continuité des services.

Les circonstances exceptionnelles résultant de la pandémie durent maintenant depuis plus d'un an et, dans l'optique de la rénovation du siège et du déménagement du personnel, l'option du télétravail reste une des meilleures options pour continuer à assurer la continuité des services.

Aussi des discussions ont été engagées avec les représentants de l'Association du personnel depuis le dernier trimestre de 2021 afin d'élaborer une directive interne unique applicable à l'ensemble du personnel. En effet, l'extension des possibilités de travailler à distance dans 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.

La directive interne de télétravail pour l'ensemble du personnel devra être présentée au Comité administratif courant 2022.

## OBJECTIF 2 | Mettre en œuvre les résultats de l'étude sur les ressources humaines

Une étude sur les besoins en ressources humaines et sur les conditions d'emploi du personnel du Secrétariat a été lancée en 2021 avec deux principaux objectifs :

- procéder à un audit des conditions d'emploi (système de rémunération, prestations sociales, perspectives de carrière) offertes au personnel de l'OTIF afin d'analyser les forces et les faiblesses des avantages actuels et proposer des améliorations appropriées pour une organisation de la taille de l'OTIF. Cet audit inclut une analyse des dispositions du Statut du personnel, qui doivent entre autres être adaptées à l'évolution du droit du travail ;
- procéder à un audit sur les besoins en ressources humaines compte tenu de la charge de travail réelle, des prévisions d'adhésions mais également des nouvelles tâches supplémentaires dont l'OTIF va se charger (entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg).

Cette étude a été divisée en deux phases comme suit :

- Phase 1 : Conditions d'emploi et avantages sociaux – conclue en 2021 avec un rapport remis en décembre
- Phase 2 : Besoins en ressources humaines et analyse approfondie de la situation du personnel de l'OTIF – prévue en 2022

Le rapport sur la phase 1 soumis par le cabinet d'étude sélectionné sera présenté au Comité administratif. Il devrait aboutir au minimum à la révision de plusieurs articles du Statut du personnel actuel et permettre une modernisation des règles.

La phase 2 de l'étude a débuté en décembre 2021 et se poursuivra au premier semestre de 2022. Le rapport sur la phase 2 est attendu dans le courant de la même année et permettra au Comité administratif d'engager les discussions sur la possibilité de réviser les effectifs, voire l'organigramme du Secrétariat.

Le dialogue social avec les représentants du personnel se poursuivra afin de favoriser la mise en place d'un consensus dans le cadre de la gestion de changement.

**OBJECTIF 3** | Maintenir et maîtriser le budget des dépenses récurrentes et des dépenses d'investissement pour le projet de rénovation dans les limites des plafonds approuvés par la 15<sup>e</sup> Assemblée générale

La 15<sup>e</sup> Assemblée générale a fixé pour la période 2022-2027 un montant maximal annuel de 4 200 000 CHF pour les dépenses récurrentes.

Elle a par ailleurs fixé pour les dépenses liées aux projets de rénovation du siège et de déménagement temporaire du personnel un montant maximal de dépense de 7 400 000 CHF pour la durée des projets.

Le Comité administratif s'assurera que les budgets annuels du Secrétariat permettent de réaliser les objectifs identifiés dans le programme de travail 2022-2023 qu'il a approuvé, tout en respectant le plafond budgétaire approuvé par l'Assemblée générale.

S'agissant des dépenses d'investissement, le Comité administratif sera informé régulièrement de la mise en œuvre du projet de rénovation mais également des avenants significatifs, s'il y a lieu. Une proposition sera soumise au Comité pour ajuster certaines dispositions du Règlement financier et comptable à une gestion de projet pluriannuelle.

## Gérer les projets de rénovation du siège et de déménagement temporaire du Secrétariat

La phase de pré-projet a bien avancé en 2021 avec d'une part la sélection d'un assistant à maîtrise d'ouvrage pour aider l'équipe de projet mise en place au sein du Secrétariat et d'autre part la réalisation de deux études préalables : la première sur le diagnostic amiante et polluants dans la structure, compte tenu de l'année de construction du bâtiment, et la deuxième sur la solidité du bâtiment face aux risques sismiques, étude à caractère obligatoire.

Parmi les principaux objectifs sur la période 2022-2023 figurent la coopération étroite avec la maîtrise d'œuvre en 2022 et le déclenchement de la procédure de demande de prêt auprès de la Confédération suisse, également en 2022.

## OBJECTIF 1 | Conclure le contrat de maîtrise d'œuvre

Le maître d'œuvre aura pour mission d'affiner le projet et de préparer toute la documentation nécessaire à fin d'obtention du permis mais également du prêt de la Confédération suisse d'une part, et d'autre part de préparer les documents d'appel d'offres pour le choix de l'entreprise ou des entreprises qui effectueraient les travaux de rénovation proprement dits.

Tout au long du projet, le maître d'œuvre s'assurera que le projet est bien aligné sur les besoins actuels et futurs de l'OTIF et servira de relais avec les autres parties prenantes, dont le personnel de l'OTIF.

L'objectif pour 2022 sera de conclure le contrat avec la maîtrise d'œuvre au plus tard en janvier 2022 afin que la demande de permis de travaux puisse être déposée auprès de la Ville de Berne au cours du troisième trimestre 2022.

## OBJECTIF 2 | Obtenir un prêt immobilier de la Confédération suisse

À sa 134<sup>e</sup> session, le Comité administratif a approuvé un financement mixte de la rénovation du siège : 20 % fonds de réserve et 80 % prêt par la Confédération suisse.

S'agissant du prêt, le Secrétariat a sollicité le département fédéral des affaires étrangères de la Suisse en mars 2021 pour obtenir des informations sur les aides offertes aux organisations internationales par l'État hôte.

Le département des affaires étrangères a précisé la procédure préalable pour l'obtention d'un tel prêt qui devra être présenté et approuvé par le Conseil fédéral de la Confédération suisse.

La procédure étant assez longue, le Secrétariat devra soumettre la demande, accompagnée de l'avant-projet préparé par la maîtrise d'œuvre, au département fédéral des affaires étrangères en août 2022.

Un groupe de travail stratégique mis en place à l'initiative de la FIPOI (Fondation des immeubles pour les organisations internationales) et composé de la représentante du département fédéral des affaires étrangères, d'experts de la FIPOI, du Secrétaire général et de la chef du département de l'administration et des finances va se réunir périodiquement en 2022 et 2023 pour échanger sur le statut du prêt. Le département de l'administration et des finances sera le principal point de contact de la FIPOI et du département fédéral des affaires étrangères tout au long de la procédure, jusqu'à l'obtention du prêt, prévue en 2024.

### OBJECTIF 3 | Organiser le déménagement temporaire du personnel durant les travaux de rénovation

Pendant les travaux prévus à ce jour en 2023, le personnel de l'OTIF devra déménager dans des bureaux qui seront loués temporairement pour assurer la continuité des services. Il est prévu de gérer le déménagement en tant que projet.

Ledit projet inclut le déménagement et ré-emménagement du personnel dans les locaux à la fin des travaux, le déménagement d'une partie des fournitures que le Secrétariat souhaite conserver dans des entrepôts de stockage, la recherche de locaux temporaires et toutes les activités nécessaires pour rendre les bureaux temporaires opérationnels, essentiellement concernant l'informatique.

Un autre défi du déménagement sera la gestion des archives. L'augmentation exponentielle, la numérisation croissante ainsi que la variété des documents produits par le Secrétariat posent à la fois la question de la politique d'archivage papier et électronique (durée de rétention des documents, accès à cette information y compris par les États membres, etc.) et celle de la classification des documents et des fonctions dépositaires du Secrétaire général.

La nouvelle politique de gestion d'archivage doit être en place avant le déménagement temporaire du personnel pendant les travaux de rénovation, prévu en 2023, afin de garantir une continuité d'accès à l'information pendant cette période ou l'espace de stockage des archives papier sera limité.

## Poursuivre les préparatifs préalables à l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg

Pour rappel, le Protocole de Luxembourg entrera en vigueur dans les États signataires lorsque les deux conditions ci-dessous seront remplies :

- dépôt du quatrième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion par un État. Le Protocole ferroviaire a été ratifié par le Luxembourg, le Gabon et la Suède, et l'Union européenne y a adhéré en 2009. Le Protocole a été signé par l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, la France, le Mozambique, le Royaume-Uni, et plus récemment en 2021 par l'Espagne ;
- dépôt par le secrétariat (OTIF) auprès du dépositaire (UNIDROIT) d'un certificat confirmant que le Registre international est pleinement opérationnel.

Par ailleurs, à l'entrée en vigueur du Protocole ferroviaire de Luxembourg, le Secrétariat de l'OTIF deviendra le secrétariat de l'Autorité de surveillance<sup>1</sup>, conformément à la décision de la 10<sup>e</sup> Assemblée générale.

Dans le cadre de la préparation à l'entrée en vigueur du Protocole, plusieurs documents ont d'ores et déjà été approuvés par le Comité administratif : le projet de statut et le projet de règles de procédure de l'Autorité de surveillance.

Le projet de règlement pour le Registre international des garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériel roulant ferroviaire) a été approuvé par la Commission préparatoire organisée par l'OTIF le 8 avril 2021.

<sup>1</sup> La composition et le rôle de l'Autorité de surveillance sont détaillés à l'article XII du Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

D'autres documents sont en discussion et seront finalisés en 2022 :

- un projet d'accord entre l'OTIF et l'Autorité de surveillance portant sur les tâches, les droits et les obligations de l'OTIF en tant que secrétariat de l'Autorité de surveillance. Cet accord devrait s'appuyer sur le projet de statuts et le projet de règles de procédure de l'Autorité de surveillance et inclure une estimation financière des coûts des tâches de secrétariat ;
- le projet d'avenant de transfert du contrat pour l'établissement et la gestion du Registre international des garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériel roulant ferroviaire). En 2021, une équipe composée du président de la Commission préparatoire, du Secrétaire général et de la secrétaire générale adjointe d'UNIDROIT, du Secrétaire général et de la chef du département de l'administration et des finances de l'OTIF, et du directeur du Rail Working Group a été désignée pour négocier un avenant de transfert au contrat signé en 2014 entre d'une part la Commission préparatoire et d'autre part Regulis SA.

En 2022, le Secrétariat de l'OTIF continuera à organiser conjointement avec UNIDROIT les réunions de la Commission préparatoire et à promouvoir le Protocole en participant à des réunions d'information.

Dès que le Protocole sera entré en vigueur, l'OTIF désignera trois États membres qui représenteront l'Organisation au sein de l'Autorité de surveillance. Le Secrétariat sera chargé de la préparation de la première réunion de l'Autorité de surveillance.

# FOURNIR DANS LES DÉLAIS DES SERVICES LINGUISTIQUES DE HAUTE 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, qui représente bien 90 % de son activité, restera ces deux prochaines années sa priorité absolue. Néanmoins, dans un souci de cohérence linguistique, les deux projets à long terme lancés en 2020 seront également poursuivis. Avec la possible introduction du langage inclusif dans les textes (juridiques) de l'OTIF, discutée plus loin, s'ajoute également un champ d'activité nouveau et d'envergure pour les traducteurs.

## Veiller à la bonne qualité linguistique de tous les textes de l'OTIF

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

Lancé en 2020 (voir programme de travail 2020-2021), le projet est géré de manière systématique, principalement par une traductrice du département de la traduction en sa qualité de terminologue et selon le temps disponible. Il s'agit actuellement toujours d'un projet interne au département, qui n'a pas encore été partagé avec le reste du Secrétariat.

Grâce aux rapides évolutions technologiques depuis le lancement du projet il y a deux ans, de nouvelles possibilités s'offrent au département pour le « partage » de la base de données. À côté de *MultiTerm Workflow*, solution précédemment présentée, *Trados Live Terminology* apparaît aujourd'hui comme l'outil le plus prometteur : solution de gestion terminologique dans le cloud, il permet de télécharger en quelques étapes des bases de données MultiTerm<sup>2</sup> sur le cloud et de les partager ainsi avec des utilisateurs externes. Une solution dans le cloud aurait pour avantage décisif que la base de données serait facilement accessible aux traducteurs indépendants externes auxquels l'OTIF fait occasionnellement appel (voir sous-partie sur les coopérations externes).

Le département de la traduction suivra les évolutions relatives à *MultiTerm Workflow* et *Trados Live Terminology* et examinera les avantages et inconvénients de ces outils (l'un par rapport à l'autre et le cas échéant face à d'autres solutions). Dans ce cadre, la question de la sécurité des données joue naturellement un rôle prépondérant, surtout si l'on considère que les données d'une organisation, y compris sa terminologie, constituent un capital à ne pas sous-estimer.

Ces deux prochaines années, tant la base de données générale que la nouvelle base de données spécialisée pour le RID créée en 2020 seront entretenues et complétées en continu, dans la mesure où leur exactitude sur le fond et la forme est la condition à un partage interne avec le Secrétariat.

En raison des ressources limitées en personnel dans le département de la traduction et des nombreuses autres priorités, aucun calendrier précis ne peut être établi. En revanche, des informations sur l'avancement du projet, et le cas échéant sur de nouvelles évolutions, seront comme toujours présentées dans le rapport d'activité.

---

<sup>2</sup> Pour de plus amples informations sur *Trados Studio* et *MultiTerm*, programmes de traduction et de terminologie utilisés depuis 2012 par le département de la traduction, voir programme de travail 2020-2021.

## Élaborer un code de rédaction interne de l'OTIF

Projet à long terme lancé en 2020 (voir programme de travail 2020-2021), les travaux sur le code de rédaction interne, dont le plan a d'ores et déjà été établi, se poursuivront également ces deux prochaines années.

Il faudra encore du temps avant que l'ouvrage soit terminé. Aussi le département de la traduction se concentrera-t-il tout d'abord sur un chapitre particulier, consacré à l'utilisation du langage inclusif au sein de l'OTIF. Inscrite comme priorité au programme de travail triennal du Groupe de travail d'experts juridiques depuis le printemps 2021, la question du langage inclusif a été confirmée en tant que priorité en novembre 2021 par la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale qui a succédé au Groupe de travail.

Il n'apparaît pas encore clairement si et comment le langage inclusif sera introduit pour les textes juridiques de l'OTIF. Toutefois, afin de s'y préparer, un chapitre du code de rédaction interne consacré au langage inclusif dans les textes de l'OTIF dépourvus d'effet juridique va être rédigé. Celui-ci pourra le cas échéant être complété et distribué séparément (au sein du Secrétariat).

## Futur format des réunions et interprétation

La poussée du numérique au cours des deux dernières années dans le contexte de la pandémie de COVID-19 paraît irréversible et ce n'est pas une mauvaise chose. Ces nouvelles possibilités technologiques offrent en effet à l'OTIF et à ses membres des avantages évidents pour l'organisation des réunions.

Toutes les parties prenantes ne s'étant pas encore pleinement habituées à ce nouveau mode de travail et ne disposant pas des équipements de qualité nécessaires, le département de la traduction doit, en étroite coopération avec les autres départements et avec les interprètes externes de l'OTIF, définir les critères applicables aux réunions multilingues à distance ou hybrides en tenant compte des évolutions dans le domaine et en veillant à toujours offrir les meilleures conditions de travail possibles aux interprètes.

Dans ce cadre, il s'agira ces deux prochaines années de surveiller le marché des plateformes de vidéoconférence et de vérifier quels outils sont utilisés pour les réunions multilingues d'autres organisations et dans le privé. Parallèlement, eu égard au fait que, en particulier pour les interprètes, les réunions à distance sont plus exigeantes que les réunions présentielles, des conditions cadres devraient être définies pour les événements en ligne (durée maximale, qualité vidéo et sonore, etc.).

## Les coopérations externes

En raison de l'augmentation constante de la charge de travail dans le département de la traduction ces dernières années (voir également les rapports d'activité 2019 et 2020), des contrats, dans un premier temps limités à une année, ont été conclus avec deux traducteurs externes. L'objectif de ces contrats est de mettre en place une coopération flexible mais stable, dans des conditions toujours identiques, et de permettre ainsi à l'OTIF de réagir à court terme en cas de goulets d'étranglement quant à la traduction dans chaque langue.

Il est prévu de prolonger ces coopérations pour encore au moins un an. Cette solution flexible présente les avantages et inconvénients suivants :

- les retours reçus des auteurs des textes et les expériences du département lui-même avec les traducteurs externes sont tout à fait positifs ;
- il est recommandé de prolonger ces coopérations pour au moins une année « normale » sans Assemblée générale (de préférence probablement deux années) afin de voir comment évolue la charge de travail et de déterminer si cette solution flexible est suffisante sur la durée. Dans les années à venir, l'entrée en vigueur attendue du Protocole de Luxembourg et le lancement éventuel du projet de banque de données du département juridique pourraient sensiblement accroître la charge de travail de l'équipe de traduction de l'OTIF à moyen et long terme. Aussi la solution des coopérations externes pourrait-elle s'avérer insuffisante ou trop onéreuse sur la durée. Dans tous les cas, lors de l'évaluation de cette solution, il faudra en calculer et comparer les coûts par rapport à un renforcement permanent des effectifs du département de la traduction ;
- le besoin en traduction connaît des variations parfois considérables au sein de chaque département : pour les réunions d'un même organe, il peut à l'extrême être multiplié par quatre d'une année sur l'autre. En conséquence, la flexibilité est une nécessité absolue ;
- les cas d'absences prolongées (maladie, maternité, autres motifs imprévisibles) doivent également être prévus et couverts.

# ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ DE L'OTIF



**Sarah Pujol**

*Responsable de la communication*

L'OTIF est une organisation aux origines anciennes ; son présent est dynamique et son futur ne manque pas d'avenir.

La mission du département de la communication du Secrétariat de l'OTIF est notamment d'assurer la lisibilité du rôle de l'Organisation et d'en accroître sa visibilité.

## Lignes directrices et cadre d'actions

Quatre principes intangibles guident le département de la communication du Secrétariat de l'OTIF. Ces principes constituent les lignes directrices du plan de communication de l'OTIF :

- Garantir la cohérence des messages et publications tant dans leur contenu que dans leur présentation
- Maintenir une image moderne et contemporaine
- 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

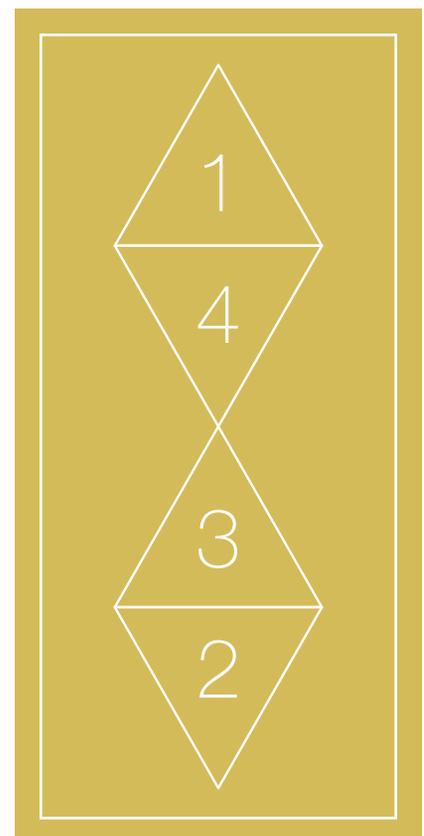
## Des outils numériques en mouvement

Activité sur les réseaux sociaux, évolution du site Internet, création et diffusion de vidéos sont tout autant de moyens pour assurer la présence numérique de l'Organisation. Pour les années 2022-2023, le département de la communication continuera de produire et diffuser des vidéos sur Internet. L'Organisation diffusera ses vidéos sur les réseaux sociaux notamment.

L'OTIF sera présente sur les réseaux sociaux et en priorité sur LinkedIn et Twitter. Tout en demeurant neutre ; elle partagera des « posts » et « tweets » provenant d'autres sources, conformément à son statut d'organisation intergouvernementale.

Pierre angulaire de la stratégie numérique, le site Internet de l'Organisation a déjà été amélioré en 2020-2021 pour une meilleure navigation. Néanmoins, à la suite d'un sondage-évaluation externe et d'une consultation interne, le site internet continuera d'évoluer et d'être en mouvement.

## LES QUATRE PRINCIPES DE LA COMMUNICATION



# LISTE DES ABRÉVIATIONS

---

## **ADN**

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

## **ADR**

Accord 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