

# PROGRAMME DE TRAVAIL

2024-2025



**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

<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>Objectifs généraux</b>	<b>2</b>
<b>Un forum pour l'uniformisation du droit ferroviaire</b>	<b>4</b>
<b>Promouvoir et administrer la COTIF elle-même et le droit uniforme des contrats ferroviaires</b>	<b>6</b>
1. Procéder à la veille et à l'évaluation des instruments juridiques	8
2. Assurer les fonctions de dépositaire	9
3. Promouvoir et accompagner la mise en œuvre et l'application du droit de l'OTIF	11
4. Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF	11
<b>Améliorer en permanence la sécurité du transport de marchandises dangereuses</b>	<b>12</b>
5. Tenir compte des évolutions mondiales dans tous les modes de transport	12
5.1 Les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses	12
5.2 Les prescriptions sur les marchandises dangereuses communes aux différents modes de transport terrestre	13
6. Mettre à jour en continu les prescriptions sur les marchandises dangereuses à la lumière des progrès techniques et scientifiques	14
6.1 Le RID 2025	15
6.2 Le RID 2027	21
7. Faciliter le transport de marchandises dangereuses au-delà du champ d'application de la COTIF	22
8. Promouvoir l'application du RID dans les États non parties	23
<b>Promouvoir une interopérabilité technique sûre</b>	<b>24</b>
9. Harmoniser les exigences techniques et maintenir la compatibilité avec le droit de l'UE	25
10. Développer la réglementation sur l'interopérabilité technique selon des principes convenus	26
11. Maintenir à jour la réglementation dérivée des RU APTU	28
12. Maintenir à jour les RU ATMF et la réglementation dérivée	29
13. Élaborer les annexes aux RU EST	31
14. Procéder à la veille et à l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF	32
15. Veiller à la compatibilité entre le RID et les PTU	33
<b>Veiller au bon fonctionnement du Secrétariat et à une prestation efficace au service des États membres</b>	<b>34</b>
16. Rénovation du bâtiment de l'OTIF et gestion du changement	35
17. Secrétariat de l'Assemblée générale et du Comité administratif	37
18. Secrétariat de l'Autorité de surveillance du registre international du matériel roulant ferroviaire créé par le Protocole de Luxembourg	38
19. Gestion financière	40
20. Planification et gestion des ressources humaines	41
<b>Fournir dans les délais des services linguistiques de haute qualité</b>	<b>44</b>
21. Livrer dans les délais des traductions de grande qualité	44
22. Veiller à la bonne qualité linguistique de tous les textes de l'OTIF	45
23. Format des réunions et interprétation	46
24. Les coopérations externes	46
<b>Développer et accroître la visibilité de l'OTIF</b>	<b>48</b>
25. Lignes directrices et cadre d'actions	48
26. Assurer la présence hybride de l'Organisation : un rayonnement à 360°	49
<b>Liste des abréviations</b>	<b>50</b>



# INTRODUCTION



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



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

En août 2023, le Secrétariat de l'OTIF a quitté son bâtiment situé au Gryphenhübeliweg pour s'installer dans des locaux temporaires à la périphérie de Berne. Nous espérons que tous les travaux de rénovation seront achevés comme prévu et que le Secrétariat pourra réintégrer son siège modernisé à la mi-2025.

Bien que les activités de l'OTIF se soient poursuivies pendant le déménagement et que celui-ci n'ait pas affecté le travail de fond de l'Organisation, il adresse un message clair : les organes de l'OTIF, ses États membres et son État hôte sont attachés à l'OTIF et à son avenir ! En ces temps incertains de bouleversements géopolitiques, cela symbolise avec force la continuité et la résilience au sein de l'OTIF et au-delà.

Le programme de travail 2024-2025 de l'OTIF reflète également le cadre politique actuel et ses répercussions sur le transport ferroviaire international. Les attentes dans ce domaine demeurent élevées dans le monde entier. L'objectif est d'opérer un tournant vers un transport durable, et une mobilité et une économie vertes.

Le programme de travail transpose ces objectifs politiques en phases de travail spécifiques et ambitieuses pour les différents départements de l'OTIF :

- Dans le domaine du droit des contrats, la priorité est donnée au contrôle de la pleine mise en œuvre et de l'application du droit de la COTIF par les États membres, ainsi qu'à l'exercice des fonctions de depositaire et à la facilitation des futures adhésions à l'OTIF ;
- En ce qui concerne le droit des marchandises dangereuses, l'attention reste axée sur sa mise à jour et son développement continu ;
- Dans le domaine de l'interopérabilité technique, il est important de continuer d'établir des conditions propices à un franchissement techniquement fluide et sûr des frontières par les trains ;
- En outre, l'OTIF accordera une attention particulière à l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg et à son nouveau rôle de secrétariat de l'Autorité de surveillance ;
- Pour que toutes ces tâches puissent être accomplies correctement, il est nécessaire de disposer de traductions de haute qualité dans les délais impartis et d'une communication professionnelle sur l'ensemble des travaux de l'OTIF.

Promouvoir et administrer la COTIF elle-même et le droit uniforme des contrats ferroviaires

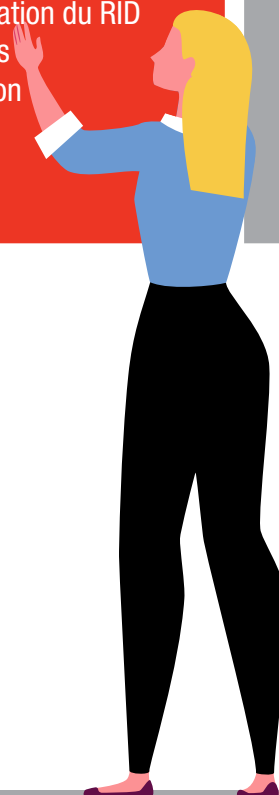
1. Procéder à la veille et à l'évaluation des instruments juridiques
2. Assurer les fonctions de dépositaire
3. Promouvoir et accompagner la mise en œuvre et l'application du droit de l'OTIF
4. Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF

Améliorer en permanence la sécurité du transport de marchandises dangereuses

5. Tenir compte des évolutions mondiales dans tous les modes de transport
6. Mettre à jour en continu les prescriptions sur les marchandises dangereuses à la lumière des progrès techniques et scientifiques
7. Faciliter le transport de marchandises dangereuses au-delà du champ d'application de la COTIF
8. Promouvoir l'application du RID dans les États non parties

Promouvoir une interopérabilité technique sûre – De l'échange des véhicules à une exploitation véritablement internationale des trains

9. Harmoniser les exigences techniques et maintenir la compatibilité avec le droit de l'UE
10. Développer la réglementation sur l'interopérabilité technique selon des principes convenus
11. Maintenir à jour la réglementation dérivée des RU APTU
12. Maintenir à jour les RU ATMF et la réglementation dérivée
13. Élaborer les annexes aux RU EST
14. Procéder à la veille et à l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF
15. Veiller à la compatibilité entre le RID et les PTU



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

---

- 16. Rénovation du bâtiment de l'OTIF et gestion du changement
- 17. Secrétariat de l'Assemblée générale et du Comité administratif
- 18. Secrétariat de l'Autorité de surveillance du registre international du matériel roulant ferroviaire créé par le Protocole de Luxembourg
- 19. Gestion financière
- 20. Planification et gestion des ressources humaines

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

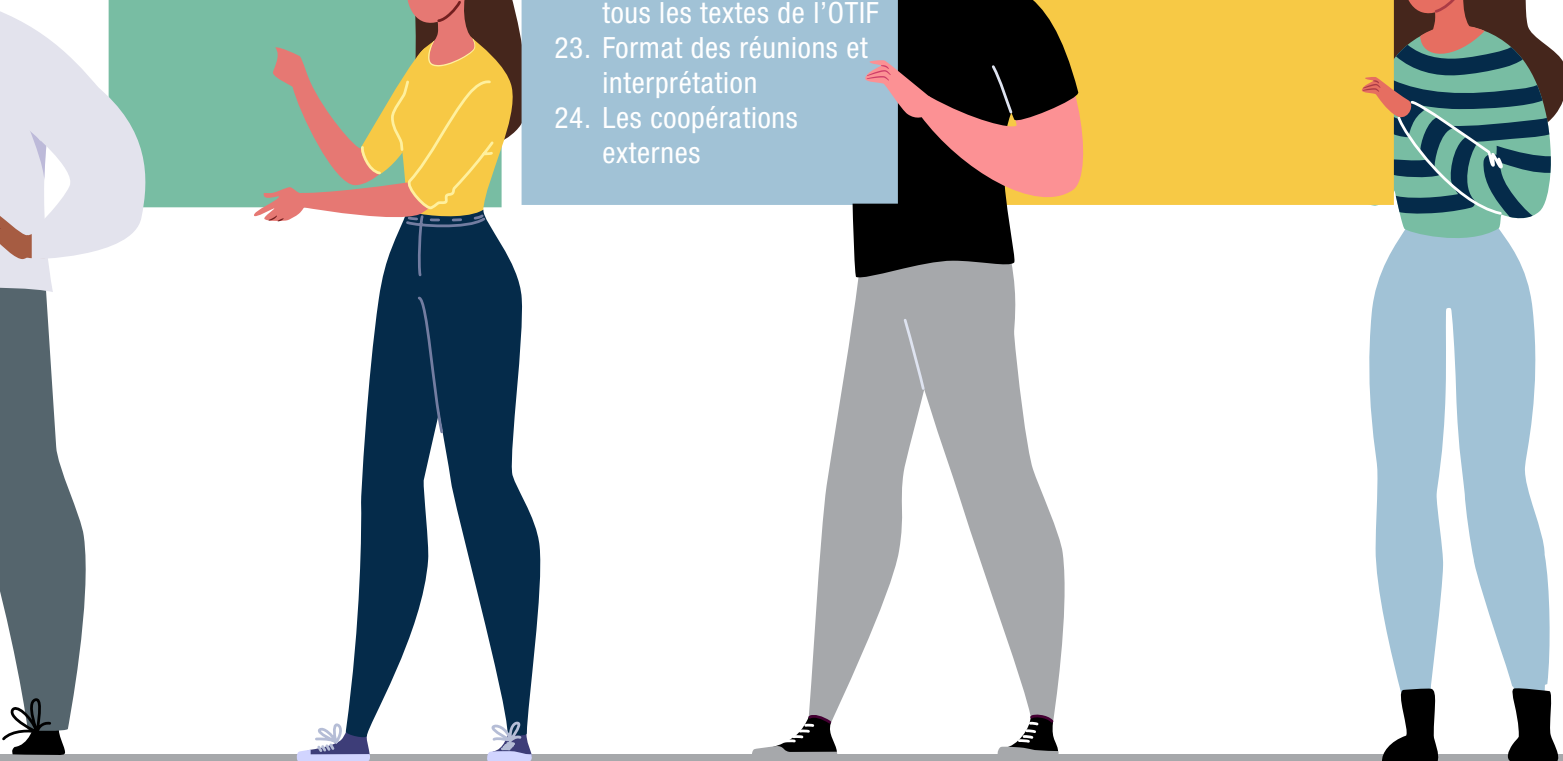
---

- 21. Livrer dans les délais des traductions de grande qualité
- 22. Veiller à la bonne qualité linguistique de tous les textes de l'OTIF
- 23. Format des réunions et interprétation
- 24. Les coopérations externes

**Développer et accroître la visibilité de l'OTIF**

---

- 25. Lignes directrices et cadre d'actions
- 26. Assurer la présence hybride de l'Organisation : un rayonnement à 360°



# UN FORUM POUR L'UNIFORMISATION DU DROIT FERROVIAIRE



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

## Contexte et grands objectifs

Cadre général pour le transport ferroviaire

international

Les espoirs sont grands concernant le transport ferroviaire. Des plans ambitieux accordent au transport ferroviaire, et en particulier au transport ferroviaire transfrontalier, un rôle essentiel dans la transition vers un système de transport durable.

Cependant, en raison de la situation économique et géopolitique actuelle, un certain degré d'incertitude prévaut, notamment en ce qui concerne le développement futur du transport ferroviaire eurasiatique de marchandises. Dans ce contexte, il devient de plus en plus important d'explorer des voies alternatives, par exemple dans le cadre de ce que l'on appelle le « corridor central », en utilisant notamment les instruments de la COTIF.

Le trafic transfrontalier des trains à grande vitesse et des trains de nuit devrait favoriser le report d'au moins une partie du trafic aérien vers le rail. Au cours des dernières décennies, la libéralisation et l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire ont apporté un nouvel élan et de nouveaux modèles économiques.

La numérisation est essentielle à la poursuite du développement du transport ferroviaire transfrontalier. La billetterie multimodale dans le transport de voyageurs et l'attelage automatique numérique peuvent être cités comme exemples.

Il existe une volonté politique de réaliser les investissements nécessaires dans l'infrastructure largement obsolète et dans le matériel roulant ferroviaire. Toutefois, les plans globaux doivent être soutenus par un budget et prévus par une législation de niveau supérieur, dans la mesure du possible.

Il devient donc de plus en plus urgent de mettre en œuvre de nouveaux instruments permettant de réduire les coûts, tels que ceux offerts par le Protocole de Luxembourg concernant le matériel roulant ferroviaire.



## Continuité avec le programme de travail 2022-2023

De nombreux thèmes du nouveau programme de travail sont liés aux propositions de ces dernières années. Cette continuité est importante, car le travail de l'OTIF est orienté vers le long terme.

La poursuite du développement de conditions juridiques favorables pour le transport ferroviaire international est et demeure une activité permanente.

## Complémentarité avec la future stratégie à long terme

Le programme de travail de l'OTIF devrait être complété à l'avenir par une nouvelle stratégie à long terme. Son élaboration est explicitement requise dans le mandat correspondant de la 15<sup>e</sup> Assemblée générale.

Par conséquent, les objectifs du programme de travail devront être alignés sur les objectifs stratégiques définis dans la stratégie à long terme, et des mesures spécifiques et quantifiables devront être proposées pour les atteindre.

## Principales décisions de la 15<sup>e</sup> Assemblée générale

Les activités spécifiques de l'OTIF sont encore largement déterminées par les principales décisions adoptées par la 15<sup>e</sup> Assemblée générale en septembre 2021. C'est notamment le cas des décisions concernant les ressources financières et de personnel du Secrétariat.

## Méthodes de travail flexibles

Le Secrétariat a mis en place des méthodes de travail flexibles qui répondent aux besoins de l'OTIF et de son personnel. Une expérience importante a été acquise durant la COVID-19, mais aussi au cours du déménagement de l'OTIF.

Il en va de même pour le format des réunions : dans la mesure du possible, les réunions de l'OTIF sont organisées sous la forme de réunions physiques. Pragmatisme et flexibilité sont toutefois nécessaires concernant la participation à distance, pour des raisons financières d'une part, et dans l'esprit de durabilité, en éliminant la nécessité de voyager, d'autre part.

# PROMOUVOIR ET ADMINISTRER LA COTIF ELLE-MÊME ET LE DROIT UNIFORME DES CONTRATS FERROVIAIRES



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

La COTIF elle-même (c'est-à-dire la Convention sans ses appendices) a fondé l'OTIF et constitue la pierre angulaire de son système institutionnel, établi dans le but d'administrer et de développer le droit ferroviaire uniforme. Le droit institutionnel régit le statut juridique de l'Organisation, son but, ses organes et leurs procédures, son financement, son budget, le règlement de litiges (entre les États membres, ainsi qu'entre les États membres et l'Organisation), la qualité de membre, la fonction de dépositaire, etc.

Les appendices à la COTIF constituent un droit ferroviaire uniforme pour le transport international ferroviaire au sein des membres de l'OTIF. Les appendices A (RU CIV), B (RU CIM), D (RU CUV) et E (RU CUI) établissent le droit international des contrats ferroviaires sous la forme de règles uniformes contraignantes pour divers contrats ferroviaires pour le transport international par chemin de fer, à savoir respectivement :

- le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs ;
- le contrat de transport international ferroviaire des marchandises ;
- le contrat d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire ;
- le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire.

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 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, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale pour une période de trois ans (2022-2024). 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 pas achevé au terme de ces trois années et les travaux devraient se poursuivre plus longtemps. C'est toutefois au printemps 2024 que prendra fin le mandat actuel de la Commission ad hoc, qui fera ensuite rapport à l'Assemblée générale à sa session ordinaire à l'automne 2024. L'Assemblée générale sera alors invitée à reconduire le mandat.

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 COTIF elle-même et 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.

## 1. Procéder à la veille et à l'évaluation des instruments juridiques

La veille et l'évaluation des instruments juridiques prévues dans la décision OTIF-21002-AG 15 sont une priorité transversale pour l'Organisation dans les domaines du droit institutionnel et du droit ferroviaire uniforme.

Le département juridique procédera à la veille et à l'évaluation de la mise en œuvre de la Convention, principalement de son incorporation dans les ordres juridiques respectifs des membres de l'OTIF. Le principal objectif est d'aider les membres de l'OTIF à remplir leurs obligations internationales et de veiller que la COTIF, y compris toutes les modifications entrées en vigueur à l'échelon international, soit correctement incorporée dans les systèmes juridiques nationaux.

C'est dans le cadre de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale que les activités de veille et d'évaluation de l'application des instruments juridiques de l'OTIF, en particulier de la COTIF elle-même et du droit uniforme des contrats ferroviaires, devraient être menées, avec la participation des parties prenantes enregistrées chaque fois que c'est opportun. Le département juridique continuera d'assister la Commission ad hoc en réalisant pour elle des analyses contextuelles et des collectes de données.

La Commission ad hoc devra déterminer quels instruments juridiques ou lesquelles de leurs dispositions soumettre à la veille et à l'évaluation. Eu égard à l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme de travail 2022-2024 de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, l'on peut supposer que la veille et l'évaluation se poursuivront ou seront engagées dans les domaines suivants après 2024 :

- la numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport de marchandises ;
- le connaissance ;
- la responsabilité des dommages causés par un véhicule (article 7 des RU CUV) ;
- la circulation des wagons à vide ;
- l'arbitrage ;
- la base de données de la jurisprudence et bibliographique ;
- la suspension et l'extinction de la COTIF et/ou de la qualité de membre de l'OTIF d'un État membre particulier.

## 2. Assurer les 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 est résumée 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 » du 20 novembre 2017, ultérieurement mises à jour.

Au titre de la COTIF, tout État partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs ou de marchandises de nature comparable aux RU CIV et RU CIM peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera les RU CIV ou RU CIM qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire (c'est-à-dire des lignes ferroviaires) située sur son territoire (voir article 1<sup>er</sup>, § 6, des RU CIV et article 1<sup>er</sup>, § 6, des RU CIM). Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un État membre. Par la suite, les États membres ont toujours la possibilité de faire inscrire de nouvelles lignes ou d'en faire radier en envoyant au Secrétaire général une notification idoine. De telles lignes ferroviaires sont incluses par le dépositaire dans deux listes : la [liste des lignes ferroviaires CIV](#) et la [liste des lignes ferroviaires CIM](#).

Les États membres peuvent étendre l'application des RU CIV et RU CIM à des lignes maritimes et de navigation intérieure lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un seul contrat de transport inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure. Pour que les RU CIV et RU CIM s'appliquent aux lignes maritimes et de navigation intérieure, ces dernières doivent être inscrites dans la [liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV](#) et dans la [liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM](#).

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). En particulier, le département juridique :

- continuera à mettre à jour en tant que de besoin les Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF ;
- continuera à contacter de sa propre initiative les membres de l'OTIF qui n'ont pas encore approuvé les modifications adoptées par l'Assemblée générale à ses 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup>, sessions afin d'accélérer le processus et d'offrir au besoin son assistance ;
- révisera et restructurera les listes des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM et CIV ainsi que les listes des lignes ferroviaires CIM et CIV afin d'en simplifier la gestion et l'utilisation tout en garantissant la sécurité juridique.

### 3. Promouvoir et accompagner la mise en œuvre et l'application du droit de l'OTIF

Le département juridique continuera à promouvoir le droit de l'OTIF lors de réunions bilatérales et multilatérales via la sensibilisation et, lorsque c'est possible, en organisant des événements spéciaux à cet effet. Le département juridique accompagnera également la mise en œuvre et l'application du droit de l'OTIF en aidant à son interprétation.

En cas de questions juridiques complexes concernant l'interprétation du droit de l'OTIF, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale sera consultée. Le département juridique continuera à assister la Commission ad hoc en réalisant pour elle des analyses contextuelles et des collectes de données.

### 4. 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 (voir par exemple l'objectif d'adhésion à la COTIF défini dans les mémorandums d'accord avec des autorités nationales compétentes ou des organisations internationales).

Le département juridique continuera à fournir des conseils et une assistance juridique concernant la procédure d'adhésion à la COTIF ainsi qu'à promouvoir l'adhésion à la COTIF lors de diverses réunions internationales. 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).

## CALENDRIER PROVISOIRE

6<sup>e</sup> session de la Commission ad hoc  
sur les questions juridiques et la  
coopération internationale  
**16-18 avril 2024**

16<sup>e</sup> Assemblée générale  
**24-26 septembre 2024 (tâches  
juridiques)**

7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> sessions de la Commission  
ad hoc sur les questions juridiques et  
la coopération internationale  
**printemps et automne 2025 (sous  
réserve de la reconduction du  
mandat par l'Assemblée générale)**

# 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 le sont 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 en 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.

## 5. Tenir compte des évolutions mondiales dans tous les modes de transport

### 5.1 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 2024, ce sous-comité, auquel le Secrétariat de l'OTIF participe avec voix consultative, conclura ses travaux sur la 24<sup>e</sup> révision des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. En 2025, il entamera ses travaux sur la 25<sup>e</sup> révision des Recommandations de l'ONU, laquelle se répercutera, pour les transports ferroviaires, dans l'édition 2029 du RID.



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 les modifications décidées pour les Recommandations de l'ONU. Au cours d'une réunion de trois jours en avril 2025, 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 2027 des modifications qui seront adoptées par le Comité d'experts des Nations unies en décembre 2024. Cette approche permet d'éviter les discussions de détail lors de la Réunion commune.

## **5.2 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. Son secrétariat est assumé conjointement par le département du RID du Secrétariat de l'OTIF et par le secrétariat de la division des transports de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU).

Au total, cinq semaines de réunion sont prévues pour la période biennale 2024-2025 de la Réunion commune RID/ADR/ADN, qui débutera avec la session du printemps 2024. Les décisions de la Réunion commune prises pendant cette période seront incluses dans les éditions 2027 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.

Le département du RID du Secrétariat de l'OTIF participe également avec voix consultative aux réunions du WP.15, organe de la CEE-ONU compétent pour le développement des dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses par route (ADR). Les décisions du WP.15 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.

## **6. Mettre à jour en continu les prescriptions sur les marchandises dangereuses à la lumière des progrès techniques et scientifiques**

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 2024 et verra l'adoption définitive de tous les textes pour l'édition 2025 du RID.

Le Groupe de travail permanent, qui prépare les décisions de la Commission d'experts du RID, se réunira en 2024-2025 pour une session de deux jours et deux sessions d'une semaine. La session de deux jours en mai 2024 conclura les travaux sur l'édition 2025 du RID, tandis que les prescriptions ferroviaires devant entrer en vigueur en 2027 seront discutées dans le cadre des sessions d'une semaine en novembre 2024 et novembre 2025. Après la session de novembre 2025 au cours de laquelle seront examinées les modifications décidées par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour l'édition 2027, 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 2026.

## 6.1 Le RID 2025

L'édition 2025 du RID, qui sera adoptée à la session de mai 2024 de la Commission d'experts du RID, comportera entre autres les nouveautés suivantes :

- a. Introduction de dix nouveaux numéros ONU et des conditions de transport correspondantes

*– Piles et batteries au sodium ionique et piles et batteries au sodium ionique contenues dans un équipement ou emballées avec un équipement*

Les piles et batteries au sodium ionique constituent une alternative économique aux piles et batteries au lithium ionique puisque la matière première nécessaire – le sodium – est disponible de manière pratiquement illimitée. Leur densité énergétique et leur performance énergétique sont certes plus faibles, mais elles offrent une plus grande sécurité car elles peuvent être transportées en état de décharge profonde, ce qui influence significativement le dégagement de chaleur et ainsi la stabilité thermique de la batterie pendant le transport

En principe, les mêmes prescriptions d'emballage, dispositions spéciales et prescriptions de marquage et d'étiquetage que pour les piles et batteries au lithium vaudront pour les piles et batteries au sodium ionique. L'utilisation de l'étiquette de danger « 9A », employée actuellement pour les piles et batteries au lithium, sera à cet effet étendue aux piles et batteries au sodium ionique. Néanmoins, pour tenir compte du fait que le danger présenté par les piles et batteries au sodium ionique est moindre, une nouvelle disposition spéciale sera également prévue, qui définira les conditions dans lesquelles les autres prescriptions du RID/ADR/ADN ne devront pas être appliquées (par exemple transport de batteries mises en court-circuit).

Plusieurs grands groupes mais aussi diverses start-ups ayant annoncé vouloir lancer la production de masse de piles et batteries au sodium ionique, un accord particulier multilatéral a été mis en place, qui permet l'application immédiate de ces nouvelles prescriptions.

– *Véhicules mus par batteries au lithium ou par batteries au sodium ionique*

De nouveaux numéros seront introduits pour les véhicules légers mus par batteries au lithium métal, batteries au lithium ionique ou batteries au sodium ionique, comme par exemple les vélos électriques, les trottinettes électriques et les planches à roulettes électriques. Le numéro ONU 3171 existant ne s'appliquera plus qu'aux véhicules et équipements alimentés par des accumulateurs à électrolyte liquide, des batteries au sodium métal ou des batteries aux alliages de sodium, qui sont transportés avec ces batteries montées.

Dans la mesure où ils présentent le même danger que les piles et batteries au lithium et au sodium ionique, les véhicules en question devront porter une étiquette de danger de modèle « 9A ». En revanche, ils ne seront pas soumis aux prescriptions de marquage et d'étiquetage du chapitre 5.2 s'ils ne sont pas entièrement contenus dans des emballages qui empêchent une identification facile. L'utilisation d'emballages de type non éprouvé sera autorisée. Des parties du véhicule pourront être démontées du cadre pour mieux tenir dans l'emballage, à l'exception de la batterie qui devra rester dans le véhicule.

– *Dispositifs d'extinction de feu par dispersion*

Les dispositifs d'extinction de feu par dispersion sont des objets contenant un composé pyrotechnique qui pulvérisent un agent d'extinction (ou un aérosol) lorsqu'ils sont activés et qui ne contiennent aucune autre marchandise dangereuse. Ces systèmes d'extinction novateurs offrent des avantages considérables par rapport aux systèmes d'extinction traditionnels, notamment du point de vue de l'encombrement et du poids. Les systèmes à aérosol sont de plus en plus utilisés dans des applications où la protection contre l'incendie était auparavant considérée comme trop coûteuse.

De tels systèmes sont également privilégiés parce qu'ils ne posent pas de risques pour l'environnement ou pour la sécurité des espaces occupés, contrairement à d'autres solutions anti-incendie. Ainsi, ces dispositifs d'extinction de feu sont déjà présents à bord d'autobus, de trains, de camions, de bateaux et d'avions, ainsi que dans des locaux techniques, des salles de serveurs et des centres informatiques, mais aussi dans des lieux de stockage de matières dangereuses. Très efficaces pour lutter contre les incendies impliquant des batteries au lithium, ils sont également utilisés dans les systèmes d'accumulateurs (par exemple UN 3536) et comme dispositifs de sécurité supplémentaires dans les emballages dans lesquels sont transportés des piles et batteries au lithium, en particulier si elles sont endommagées ou défectueuses. Certains fabricants de véhicules électriques envisagent également leur utilisation dans les voitures électriques.

– *Tétraméthylammonium (TMAH)*

Le tétraméthylammonium (TMAH) est principalement employé dans la fabrication de semi-conducteurs et d'écrans. Il est utilisé comme composant principal dans les révélateurs pour la photolithographie et joue un rôle essentiel dans le processus de fabrication des microprocesseurs. Ainsi, toutes les microprocesseurs et tous les écrans à cristaux liquides (LCD) ou à diodes électroluminescentes organiques (DELO) sont fabriqués en utilisant du TMAH. Pour ces utilisations, le TMAH est le plus souvent transporté en solution aqueuse simple, constituée d'eau et de TMAH à différentes concentrations, généralement entre 2,5 % et 25 %.

Le TMAH est un composé d'ammonium utilisé sous forme solide et en solution dans l'industrie chimique. Selon la recherche, l'alcalinité et la corrosivité du TMAH peuvent causer des brûlures cutanées et avoir des effets neurotoxiques systémiques pouvant entraîner insuffisance respiratoire et arrêt cardiaque. 37 incidents sont documentés lors desquels des personnes ont été exposées à différentes concentrations de TMAH. L'exposition a entraîné la mort dans quatre de ces cas.

Le classement actuel du TMAH dans le RID/ADR/ADN ne reflétant pas la toxicité élevée de cette matière, des précisions concernant la teneur en TMAH seront ajoutées dans les désignations des numéros ONU utilisés jusqu'à présent. Un nouveau numéro ONU sera créé pour les solutions aqueuses de tétraméthylammonium contenant au moins 25 % de TMAH, avec la toxicité comme danger principal et la corrosivité comme danger subsidiaire. Une disposition spéciale indiquera que pour cette matière, la classification et l'attribution du groupe d'emballage reposent sur l'expérience tirée des incidents impliquant des personnes, et non sur l'application stricte des critères de classification.

– *Disilane*

Le disilane est un gaz liquéfié pyrophorique sous pression qui s'enflamme spontanément au contact de l'air. Appartenant au groupe des hydrures de silicium, ce gaz est utilisé dans l'industrie pour revêtir des produits de silicium et pour nettoyer les tranches (support pour composants électroniques) contenant du silicium. Cette matière est actuellement transportée sous une rubrique collective, laquelle ne tient pas compte des propriétés pyrophoriques du disilane. Or celles-ci revêtent une grande importance puisque les matières pyrophoriques ne peuvent être transportées ni en avion-cargo, ni en avion de ligne.

– *Objets contenant du gallium*

Le mercure est un métal lourd argenté, liquide à température ambiante. Il s'agit d'une matière corrosive présentant pour danger subsidiaire la toxicité. Or, ce danger subsidiaire de la toxicité a débouché sur de nombreuses règles nationales et internationales à l'origine d'un recul sensible de l'utilisation du mercure.

Le gallium est lui aussi un métal argenté présentant un effet corrosif sur plusieurs autres métaux. Certains alliages de gallium sont liquides à température ambiante et peuvent donc se substituer au mercure dans diverses applications. Les thermomètres au gallium et les lampes UV au gallium en sont des exemples.

Le nouveau numéro ONU pour les objets contenant du gallium permettra l'application des mêmes possibilités d'exemptions que pour les objets contenant du mercure. Ainsi, il n'y aura plus comme à présent des prescriptions plus strictes pour une matière dans l'ensemble moins dangereuse.

b. Utilisation de matières plastiques recyclées

Il convient d'étendre davantage l'utilisation de matières plastiques recyclées, pour la fabrication d'emballages de marchandises dangereuses également, afin de tenir compte des initiatives mondiales visant à limiter les effets néfastes des activités humaines sur l'environnement, comme par exemple le « pacte vert » de la Commission européenne et les objectifs de l'ONU relatifs à l'économie circulaire et au développement durable.

La définition des matières plastiques recyclées figurant dans le RID sera modifiée de façon à ce que puissent être utilisés non seulement les matières plastiques provenant d'emballages industriels, dont l'origine et l'utilisation sont parfaitement connus, mais aussi les plastiques provenant d'emballages dont l'origine et l'utilisation sont moins bien connus, par exemple les plastiques recyclés issus de la collecte de déchets ménagers. Il importera en particulier que chaque lot de matières plastiques recyclées présente une composition homogène, avec des caractéristiques conformes aux spécifications prévues. Dans le cadre d'un programme d'assurance qualité, il devra être consigné à partir de quels produits plastiques les matières plastiques recyclées ont été récupérées. L'on devra de plus savoir comment et pour quelles matières de remplissage ces plastiques ont été précédemment utilisés.

c. Transport de déchets contenant des marchandises dangereuses

Les prescriptions du RID ne sont pas toujours adaptées pour le transport de déchets contenant des marchandises dangereuses. Un groupe de travail a élaboré diverses règles de dérogation devant faciliter le transport de déchets dans la pratique sans pour autant déboucher sur une baisse du niveau général de sécurité. Ces règles de dérogation concernent par exemple le transport de déchets par des particuliers, la compatibilité chimique des emballages en plastique contenant des déchets liquides, le transport de déchets en emballages intérieurs emballés ensemble dans un emballage extérieur et le transport en vrac de certaines catégories de déchets contenant de l'amiante.

#### d. Transport d'aluminium fondu

Afin d'éviter le réchauffement énergivore du métal refroidi, c'est à l'état fondu que l'aluminium est transporté des fonderies aux usines de transformation, en particulier de l'industrie automobile. Le point de fusion de l'aluminium est d'environ 660 °C. Pour ce transport, ce sont donc des récipients isolés et munis d'un revêtement réfractaire – les creusets ou cuves – qui sont utilisés. L'aluminium fondu est considéré comme une marchandises dangereuses en raison de sa température élevée. Selon les dispositions du RID en vigueur, les conditions pour le transport d'aluminium fondu sont fixées par l'autorité compétente du pays d'origine.

L'aluminium fondu étant également transporté à l'international, il a été décidé de ne plus se reposer sur les différentes règles nationales mais d'introduire dans le RID des dispositions détaillées sur la construction, le contrôle et le marquage des cuves. Ainsi, l'isolation des cuves doit garantir que la température en surface ne dépasse pas 130 °C. De plus, personne ne doit pouvoir toucher la cuve dans des conditions normales de transport.

#### e. Très grands conteneurs-citernes

Les très grands conteneurs-citernes sont des conteneurs-citernes d'une capacité comparable à celle des wagons-citernes. En raison de leur masse élevée, ces conteneurs-citernes ne peuvent pas être transportés par la route lorsqu'ils sont remplis. Diverses questions relatives aux très grands conteneurs-citernes ont déjà pu être résolues dans l'édition 2023 du RID. Une question restée ouverte est celle des dispositions sur la conception des très grands conteneurs-citernes et des wagons porteurs pour le transport de ces conteneurs-citernes, laquelle doit permettre leur passage dans les gares de triage équipées de bosses de triage. Les valeurs d'accélération mesurées dans le cadre de l'analyse des risques des très grands conteneurs-citernes devront être prises en compte.



## 6.2 Le RID 2027

Dans la mesure où l'édition 2027 du RID ne sera définitivement adoptée qu'en 2026, il est encore trop tôt pour en détailler les modifications. Néanmoins, les thèmes suivants sont d'ores et déjà envisagés :

- a. Le secteur souhaiterait que des taux de remplissage entre 20 % et 80 % soient autorisés pour les conteneurs-citernes partiellement chargés transportés exclusivement par le rail. Les répercussions des mouvements d'oscillation sur la tenue de route vont être étudiées dans le cadre d'un projet de recherche. Il faudra en particulier prendre en compte différentes conditions comme la géométrie des voies, la vitesse, les modèles de citernes, la viscosité des matières et l'interaction des oscillations transversales et longitudinales.
- b. Le Groupe mixte d'experts pour la coordination est un groupe de travail ad hoc ayant pour but de contribuer à l'évolution juridique cohérente du RID et de la législation ferroviaire technique générale. Il a notamment pour tâche de supprimer du RID les quelques exigences techniques pour les wagons destinés au transport de marchandises dangereuses et de les transférer dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et les prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'appendice F à la COTIF. Seuls les objectifs de protection doivent être conservés dans le RID. Lors d'un atelier organisé par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, des expertes et experts des marchandises dangereuses et de la technique ferroviaire ont élaboré des propositions concernant ce remaniement des exigences techniques. Après décision finale des commissions compétentes de l'OTIF (Commission d'experts du RID et Commission d'experts techniques) et de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, c'est dans l'édition 2027 du RID que ce remaniement devrait être mis en œuvre.
- c. 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. À l'avenir, des matières plastiques renforcées de fibres (PRF) devraient également pouvoir être utilisées pour les équipements de service des citernes mobiles.

- d. Les « générateurs d'aérosols » et « cartouches à gaz », utilisés pour le transport de gaz, sont définis dans le RID. Ces deux moyens de rétention ne sont pas rechargeables. À la lumière des évolutions techniques de ces dernières années, il convient de rechercher de meilleurs critères de distinction entre ces deux types de récipients, qui reposeront vraisemblablement sur la configuration des dispositifs de prélèvement de gaz.
- e. Dans le cadre de la transition énergétique et dans le but de réduire la consommation d'énergies fossiles et les émissions de dioxyde de carbone, du propane ou du butane provenant de sources biologiques ou renouvelables sont de plus en plus utilisés pour la production de GPL. Par ailleurs, l'industrie du GPL a commencé à introduire de l'éther méthylique de source renouvelable comme composant du GPL. En conséquence de ces évolutions, les prescriptions relatives à la classification du GPL devront être révisées.
- f. L'hydrogène joue un rôle important aux fins de la décarbonation des systèmes énergétiques. Il existe plusieurs solutions pour le transporter. L'une d'entre elle consiste à lier les molécules d'hydrogène à un substrat organique. L'avantage de cette méthode est que le transport peut alors être réalisé à une pression et une température normales. La sécurité du transport s'en trouve aussi sensiblement accrue en raison de la faible inflammabilité du substrat. Les prescriptions pour le transport d'hydrogène devront être adaptées afin de tenir compte des diverses solutions.

## **7. Faciliter le transport de marchandises dangereuses au-delà du champ d'application de la COTIF**

Depuis les années 2000, le département du RID du Secrétariat de l'OTIF et le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) coopèrent 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 les 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.

## 8. Promouvoir l'application du RID dans les États non parties

L'application des dispositions du RID est également recommandée aux États qui ne sont pas parties au RID. Le département du RID du Secrétariat de l'OTIF prend part à diverses manifestations ayant pour but de promouvoir l'application du RID dans les États du pourtour méditerranéen.

Il importe également de sensibiliser régulièrement au RID et sa teneur dans les États intéressés par une adhésion à la COTIF. À ce jour, les États membres du Conseil de coopération du Golfe (CCG), la Moldavie et la Chine ont fait part d'un tel intérêt. Dans la perspective de ces adhésions, des solutions doivent être trouvées pour tenir compte des conditions particulières dans ces pays.

## CALENDRIER PROVISOIRE

Réunion commune RID/ADR/ADN  
Berne, 25-28 mars 2024

17<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent de la Commission  
d'experts du RID  
Berne, 27 et 28 mai 2024

58<sup>e</sup> session de la Commission  
d'experts du RID  
Berne, 29 mai 2024

7<sup>e</sup> session du Groupe mixte d'experts  
pour la coordination, organisée  
conjointement avec le département  
de l'interopérabilité technique  
Berne, 4 septembre 2024

Réunion commune RID/ADR/ADN  
Genève, 9-13 septembre 2024

18<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent de la Commission  
d'experts du RID  
19-22 novembre 2024

Groupe de travail ad hoc sur  
l'harmonisation du RID/ADR/ADN  
avec le Règlement type de l'ONU  
trois jours en avril 2025

Réunion commune RID/ADR/ADN  
Berne, une semaine en mars 2025

8<sup>e</sup> session du Groupe mixte d'experts  
pour la coordination, organisée  
conjointement avec le département  
de l'interopérabilité technique  
Berne, une journée en septembre  
2025

Réunion commune RID/ADR/ADN  
Genève, deux semaines en  
septembre 2025

19<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent de la Commission  
d'experts du RID  
une semaine en novembre 2025

# PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE SÛRE

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



**Bas Leermakers**

*Chef du département de l'interopérabilité technique*

Optimisés en premier lieu pour répondre aux besoins nationaux, les réseaux ferroviaires manquent de compatibilité aux fins des opérations internationales. Par conséquent, la reconfiguration des trains aux frontières reste nécessaire pour la plupart des transports internationaux. Quelques efforts rudimentaires mais importants ont été faits en vue de l'harmonisation dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle avec l' « Unité technique des chemins de fer » de 1882. Visant à faciliter l'acceptation mutuelle des wagons en trafic international entre les États participants, ces règles sont l'ancêtre des prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'OTIF.

Pour améliorer l'efficacité ferroviaire et éviter les perturbations lors du passage de frontières, il est impératif que les systèmes ferroviaires nationaux soient globalement alignés et interconnectés. En d'autres termes, il faut garantir que les wagons de marchandises et voitures de voyageurs, mais aussi les locomotives et les trains complets puissent franchir les frontières sans heurts et circuler à l'international. L'acceptation mutuelle de tous les types de matériel roulant en trafic international, objectif fondamental des RU APTU et ATMF, en est l'une des conditions préalables clés. À l'avenir, les entreprises ferroviaires devraient de plus pouvoir exploiter leurs trains dans de multiples États, sur la base des RU EST.

La Commission d'experts techniques, dont le secrétariat est assuré par le département de l'interopérabilité technique de l'OTIF, s'occupe de ces questions et établit un cadre juridique pour des réseaux ferroviaires plus intégrés et efficaces afin de mieux servir le transport international ferroviaire.

## 9. Harmoniser les exigences techniques et maintenir la compatibilité avec le droit de l'UE

La Commission d'experts techniques adopte des dispositions détaillées dérivées des RU APTU et ATMF. Pour le matériel ferroviaire, les RU APTU définissent la procédure de validation des normes techniques et d'adoption des PTU. Pour les véhicules, les RU ATMF 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.

La Commission d'experts techniques met régulièrement à jour ces dispositions afin d'intégrer l'expérience pratique et les progrès techniques. Elle 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 (UE) incluses dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

Il importe de noter que l'UE œuvre actuellement 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. Le Secrétaire général et le Secrétariat de l'OTIF n'ont aucun rôle direct dans la mise en œuvre de la COTIF dans les États membres ou dans l'application de la COTIF par les acteurs du rail. Néanmoins, sur demande des États membres, ils peuvent fournir des orientations et des conseils sur l'application 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. Dans le même temps, les dispositions de la COTIF devraient être appropriées et adéquates pour le trafic entre États de l'OTIF non membres de l'UE.

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 (RISC) 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.

## 10. Développer la réglementation sur l'interopérabilité technique selon des principes convenus

À sa 15<sup>e</sup> session (13-14 juin 2023), 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 dispositions techniques de la COTIF, ce qui inclut les règles de procédure 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, de structures en libre accès ouvertes 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'UE est un objectif important, tout comme l'acceptation mutuelle continue en trafic international des véhicules conformes aux dispositions soit de la COTIF soit de l'UE.

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 de la COTIF 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'interopérabilité 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 les dispositions doivent rentrer dans le champ d'application général de la COTIF. 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. Lorsque des dispositions existantes sont révisées, il convient de tenir compte des possibilités de simplification adaptées au champ d'application de la COTIF. Cette simplification ne doit pas compromettre l'acceptation des véhicules en trafic international, y compris le trafic en provenance et à destination de l'UE.
6. Les dispositions techniques de la COTIF doivent être conciliables avec la possible adhésion d'organisations régionales d'intégration économique répondant aux conditions énoncées à l'article 38 de la COTIF. Ces organisations devraient pouvoir avoir avec les dispositions techniques de la COTIF des relations juridiques comparables à celles dont jouit l'UE.
7. Toute proposition de modification des dispositions régissant les relations juridiques avec les organisations régionales d'intégration économique, par exemple de l'article 3a des RU ATMF, devrait être accompagnée d'une analyse des avantages et inconvénients de la proposition. Aucune fonctionnalité existante ne devrait être perdue.
8. Les dispositions relatives aux véhicules devraient être constituées :
  - o de règles normatives garantissant l'interopérabilité tout en offrant une liberté de conception maximale pour permettre l'innovation,
  - o de solutions techniques d'application facultative pour les véhicules adaptés à la libre circulation en trafic international. Cela concerne principalement, mais pas exclusivement, les wagons « GE » (« *go everywhere* ») et les voitures de voyageurs interchangeables.

## 11. Maintenir à jour la réglementation dérivée des RU APTU

Au 1<sup>er</sup> janvier 2024, quatorze PTU sont 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	Objet	Date d'entrée en vigueur de la dernière version	Modifications anticipées en 2024-2025
PTU GEN-A	Exigences essentielles	1.12.2017	Non
PTU GEN-B	Sous-systèmes	1.6.2019	Non
PTU GEN-C	Dossier technique	1.12.2017	Non
PTU GEN-D	Procédures d'évaluation (modules)	1.10.2012	Non
PTU GEN-E	Qualifications et indépendance des organismes d'évaluation	1.1.2024	Non
PTU GEN-G	Méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques	1.1.2024	Non
PTU Wagons	Wagons de marchandises	1.1.2022	Oui (2024 et 2025)
PTU LOC&PAS	Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs	1.1.2022	Oui (2025)
PTU Bruit	Bruit du matériel roulant	1.4.2021	Oui (2024)
PTU Marquage	Marquage des véhicules	1.4.2021	Oui (2025)
PTU PMR	Accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite	1.1.2022	Oui (2025)
PTU ATF	Applications télématiques au service du fret	1.1.2023	Oui (2025)
PTU CTCI	Composition des trains et vérification de la compatibilité avec l'itinéraire	1.1.2022	Oui (2024)
PTU Infrastructure	Infrastructure	1.1.2022	Oui (2025)



En 2023, l'UE a adopté des versions révisées de plusieurs STI et d'autres révisions sont également prévues pour 2024/2025. Ces STI révisées seront utilisées pour préparer des propositions correspondantes de mise à jour des PTU de l'OTIF. Les PTU devraient être révisées selon l'ordre de priorité suivant :

- PTU relatives aux wagons (PTU Wagons, PTU Bruit),
- PTU relatives à l'utilisation des véhicules en trafic international (PTU CTCl, PTU Marquage),
- PTU relatives aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs (PTU LOC&PAS, PTU PMR),
- PTU relative aux applications télématiques (PTU ATF),
- autres (PTU Infrastructure).

L'ordre de publication des STI révisées devrait être pris en compte, c'est-à-dire que si une STI sur un sujet de priorité basse (dans la liste ci-dessus) devient disponible, elle pourra être traitée sans délai au lieu d'attendre la finalisation des STI de priorité plus élevée.

Le travail de mise à jour des guides d'application et documents explicatifs de différentes PTU, commencé en 2022, devrait se poursuivre.

## 12. Maintenir à jour les RU ATMF et la réglementation dérivée

Au 1<sup>er</sup> janvier 2024, quatre ensembles réglementaires basés sur les RU ATMF sont en vigueur.

Titre	Date d'entrée en vigueur de la dernière version	Modifications anticipées en 2024-2025
Annexe A aux ATMF concernant les règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECE)	1.4.2021	Non
Annexe B aux ATMF – Règles, directives et explications concernant les dérogations	1.1.2023	Non
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	Non
Spécifications des registres de véhicules visés à l'article 13 des ATMF	1.4.2021	Oui (2025)

Il est prévu que l'UE modifie ses règles concernant le registre européen des véhicules. Dans ce contexte, la Commission d'experts techniques devrait chercher des solutions qui faciliterait la recherche et la consultation internationales des données des véhicules dans les registres de véhicules.

Établie par le Protocole de Vilnius du 3 juin 1999, la version originale des RU ATMF est entrée en vigueur en 2006. Le texte des RU ATMF a par la suite été modifié en 2010, 2015, 2019 et dernièrement en 2023, les modifications visant entre autres à garantir la compatibilité avec le droit de l'UE. Toutes les modifications sont basées sur la version initiale rédigée dans les années 1990 alors que plusieurs articles ont été modifiés et ajoutés depuis. Au vu des retours et questions reçus, le Secrétariat estime qu'en raison des modifications successives, il est devenu difficile d'avoir une vue d'ensemble des relations logiques entre les dispositions. Cela peut déboucher sur des redondances dans le texte, des divergences d'interprétation et des différences dans l'application des dispositions, qui ne sont pas souhaitables.

Dans ces circonstances, il pourrait être utile de réviser les RU ATMF afin d'en rationaliser la structure et la teneur sans en modifier les buts et les principes. De premières discussions de fond devraient être menées à cet effet par la Commission d'experts techniques, qui ne sont pas attendues avant 2025. Il est à noter que la Commission d'experts techniques n'est pas compétente pour adopter des modifications aux RU ATMF : c'est à la Commission de révision et à l'Assemblée générale qu'il incombe d'examiner et d'adopter les modifications, ce qui ne pourra toutefois avoir lieu qu'après la période couverte par le présent programme de travail.

### 13. Élaborer les annexes aux RU EST

À sa 13<sup>e</sup> session en septembre 2018, l'Assemblée générale a adopté le nouvel appendice H à la COTIF, ou « Règles uniformes EST », dont l'entrée en vigueur est toujours en instance d'approbation par deux tiers des États membres de l'OTIF. Il n'est pas possible de prédire quand elle sera approuvée par les États. Il faudra environ un an après cette approbation pour que les dispositions entrent effectivement en vigueur.

Bien que, traditionnellement, la COTIF porte principalement sur le trafic ferroviaire international basé sur l'échange de véhicules aux gares frontières, les RU EST fourniront une base juridique en vue de soutenir l'interopérabilité et la sécurité pour les trains complets traversant les 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.

L'Assemblée générale a recommandé que la Commission d'experts techniques prépare des projets d'annexes aux RU EST avant même que celles-ci n'entrent en vigueur. Ces projets pourront ensuite être adoptés sans délai par la Commission d'experts techniques une fois les RU EST entrées en vigueur. La Commission d'experts techniques a agi en conséquence et a préparé et examiné plusieurs projets d'annexes.

Titre	Objet	Projet examiné par la CTE en
Annexe A	Méthode de sécurité commune relative aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité	2022
Annexe B	Méthode de sécurité commune en matière de contrôle	2022
Annexe C	Procédures harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité	2023
Annexe D	Méthode de sécurité commune aux fins de surveillance	2024

Prévue en 2024, l'élaboration de l'annexe D aux RU EST conclura la préparation de toutes les annexes aux RU EST. Dès lors que les RU EST seront entrées en vigueur, l'adoption formelle des annexes sera inscrite à l'ordre du jour de la Commission d'experts techniques.

## 14. Procéder à la veille et à l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF

En 2022, la Commission d'experts techniques a conclu la première étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États parties. Il s'agissait alors de déterminer comment les États parties avaient transposé les dispositions dans leur droit national et s'ils avaient établi les autorités et entités requises pour l'application de la réglementation.

En 2023, la Commission d'experts techniques a engagé la deuxième étape qui implique les associations du secteur et les organismes d'évaluation. Les résultats de cette étape seront certainement discutés en 2024.

En 2025, une troisième étape pourra être envisagée si nécessaire et pertinent. Son envergure et son objet seront le cas échéant déterminés en fonction des conclusions des étapes précédentes et de l'évolution des besoins du processus de mise en œuvre.

## 15. Veiller à la compatibilité entre le RID et les PTU

Des expertes et experts du domaine des marchandises dangereuses et du domaine de l'interopérabilité et de la sécurité coopèrent au sein du Groupe mixte d'experts pour la coordination qui se réunit une fois par an. Les représentantes et représentants des États membres ainsi que des associations du secteur sont invités aux discussions.

Le Groupe mixte a pour but de promouvoir l'alignement des prescriptions du RID et des dispositions d'interopérabilité technique, en particulier les dispositions relatives aux véhicules dans les PTU et les STI correspondantes de l'UE. Les principales actions prévues pour 2024-2025 sont :

- de supprimer du RID les exigences relatives à la construction des véhicules et de les remplacer par des objectifs de sécurité généraux ;
- d'inclure dans les PTU et STI relatives aux wagons de marchandises des dispositions relatives aux véhicules permettant d'atteindre les objectifs de sécurité généraux définis dans le RID ;
- de veiller à ce que le RID soit compatible avec les spécifications des (futurs) attelages automatiques numériques et que ces attelages soient compatibles avec les prescriptions du RID.

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 compétents pour modifier le RID ou les PTU.

## CALENDRIER PROVISOIRE

16<sup>e</sup> session de la Commission  
d'experts techniques  
**juin 2024**

52<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent sur la technique  
**juin 2024**

7<sup>e</sup> session du Groupe mixte d'experts  
pour la coordination  
**septembre 2024**

53<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent sur la technique  
**septembre 2024**

54<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent sur la technique  
**novembre 2024**

17<sup>e</sup> session de la Commission  
d'experts techniques  
**juin 2025**

55<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent sur la technique  
**juin 2025**

8<sup>e</sup> session du Groupe mixte d'experts  
pour la coordination  
**septembre 2025**

56<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent sur la technique  
**septembre 2025**

57<sup>e</sup> session du Groupe de travail  
permanent sur la technique  
**novembre 2025**

# 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*

2024 et 2025 seront encore deux années très chargées pour le département de l'administration et des finances.

Le projet de rénovation commencé en 2022 entre dans sa phase d'exécution en 2024. Les travaux dureront jusqu'au second trimestre 2025.

Le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipements mobiles va entrer en vigueur début 2024.

Ainsi, à partir de 2024, le département de l'administration et des finances est en charge de la préparation et de l'organisation des sessions de l'Assemblée générale, du Comité administratif et de l'Autorité de surveillance prévue par le Protocole de Luxembourg.

Dans la continuité du programme de travail 2022-2023, des objectifs sont aussi prévus en matière de gestion financière et de gestion des ressources humaines, avec notamment la révision du Statut du personnel.

## 16. Rénovation du bâtiment de l'OTIF et gestion du changement

**Objectif 1 :** Achèvement des travaux de rénovation du siège en 2025

### **Contexte :**

Les travaux préparatoires pour la dépollution du site, la protection des œuvres d'art ainsi que les travaux de démolition et de démantèlement seront exécutés au dernier trimestre de 2023.

En revanche, les travaux de rénovation, dont le gros œuvre, commenceront réellement en 2024.

### **Description :**

Les travaux de rénovation du bâtiment du siège de l'OTIF seront financés par le fonds de réserve (20 %) et par un prêt de la Confédération suisse (80 %). Le prêt de l'État hôte sera octroyé par l'intermédiaire de la Fondation des immeubles pour les organisations internationales (FIPOI) et sera matérialisé par la signature d'un contrat entre l'OTIF et la FIPOI au début de l'année 2024.

Concrètement, l'OTIF recevra la somme prêtée par tranches successives selon l'avancement des travaux. À cette fin, le département de l'administration et des finances produira un rapport trimestriel d'avancement des travaux comme support des appels de fonds.

La phase d'exécution des travaux peut être décomposée en deux étapes : la réalisation des travaux de gros œuvre, la charpente, d'ici le troisième trimestre 2024, et l'achèvement des travaux, y compris les travaux de finition, au second semestre 2025.

Concernant le planning, les réunions périodiques avec l'assistant à maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre seront poursuivies pour suivre les progrès du projet et anticiper les problèmes qui peuvent apparaître.

Il appartient au maître d'ouvrage, c'est-à-dire à l'OTIF, de réceptionner le bâtiment à l'achèvement des travaux. L'équipe de projet sera assistée par l'assistance à maîtrise d'ouvrage et par la maîtrise d'œuvre pour effectuer les contrôles préalables à la réception du bâtiment, et ce avant la signature du procès-verbal d'acceptation avec ou sans réserve. Ce procès-verbal revêt une importance particulière car il marque le début des délais des garanties (biennale et quinquennale).

Le département de l'administration et des finances en charge du bon fonctionnement du bâtiment collectera toute la documentation du projet pour procéder à la clôture formelle du projet. Il reprendra l'outil de modélisation des données du bâtiment utilisé par la maîtrise d'œuvre lors du projet pour le suivi des travaux et de la maintenance du bâtiment à l'avenir.

### **Résultat attendu :**

Signature du contrat de prêt avec la FIPOI en 2024. Réception du bâtiment rénové, durable, accessible, aux normes, conforme au cahier de charges, à la fin du second trimestre 2025.

## **Objectif 2 : Accompagner le changement**

### **Contexte :**

Le ré-emménagement du personnel et le rapatriement des archives du Secrétariat de l'Organisation au siège doivent être planifiés et organisés. Le personnel devra se réapproprier les nouveaux espaces de travail, voire acquérir de nouvelles compétences. Jusqu'à présent, seules les réunions du groupe de travail WG TECH, qui se déroulaient dans une seule langue, donc sans interprétation, étaient organisées au siège. À partir de 2025, avec l'extension de la salle de conférence, les réunions d'autres organes de l'OTIF pourront y avoir lieu.

### **Description :**

Après la réception du bâtiment rénové, le Secrétariat pourra ré-emménager au siège. Le département de l'administration et des finances pourra s'appuyer sur l'expérience acquise lors du déménagement du Secrétariat dans des locaux temporaires à Gümliigen en 2023 pour une transition réussie.

Les États membres connaîtront également un changement dès lors que les réunions des organes de l'OTIF, à l'exception de l'Assemblée générale, pourront désormais se dérouler au siège. La session du Comité administratif en novembre-décembre 2025 pourrait être la première réunion avec interprétation dans la nouvelle salle de conférence.

Par ailleurs, les nouvelles fonctionnalités du bâtiment de l'OTIF après la rénovation (gestion de la maintenance via l'outil BIM, gestion de la salle de conférence, gestion de l'accueil et de la sécurité pour un bâtiment recevant du public, etc.) nécessiteront l'acquisition de nouvelles compétences pour une partie du personnel, dont celui du département administratif.

### **Résultat attendu :**

Retour du personnel dans le bâtiment rénové au troisième trimestre 2025. Première réunion d'organes de l'OTIF dans la salle de conférence au dernier trimestre 2025.



## 17. Secrétariat de l'Assemblée générale et du Comité administratif

**Objectif 1 :** Préparation de la 16<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale

**Contexte :**

L'Assemblée générale, qui se compose de tous les États membres de l'OTIF, se réunit régulièrement tous les trois ans. La prochaine session aura lieu en septembre 2024.

**Description :**

Le département de l'administration et des finances assure les fonctions de secrétariat de l'Assemblée générale et du Comité administratif.

Aussi, le département de l'administration et des finances sera en charge de la préparation et de l'organisation de la 16<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale. Le programme de travail du département de l'administration et des finances pour 2024 s'articule autour de cette priorité.

La 16<sup>e</sup> Assemblée générale prévue en septembre 2024 devra en particulier élire la Secrétaire générale ou le Secrétaire général pour la période 2025 à 2027, valider les orientations stratégiques et fixer le plafond des dépenses de l'Organisation pour les prochaines années.

L'Assemblée générale désignera également les membres du Comité administratif pour la période allant du 1<sup>er</sup> octobre 2024 au 30 septembre 2027.

Une seule session du Comité administratif est prévue en 2024. Cependant, pour la première fois, cette session sera suivie du « Forum des candidats », nouveauté introduite dans le Règlement concernant l'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général de l'OTIF, adopté à la 15<sup>e</sup> Assemblée générale.

Les dispositions du Règlement pour l'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général de l'OTIF ainsi que les mesures d'application y afférentes adoptées à la 137<sup>e</sup> session du Comité administratif seront appliquées pour la première fois en 2024. Cela concerne par exemple, la commission ad hoc chargée de vérifier la recevabilité des candidatures, la publication sur le site Internet de l'OTIF avant la date de l'Assemblée générale de la liste des candidates et candidats et des États membres qui ont présenté une candidature.

Deux autres sessions du Comité administratif auront lieu en 2025.

**Résultat attendu :**

Sessions de l'Assemblée générale et du Comité administratif organisées à la satisfaction des déléguées et délégués. « Forum des candidats » fructueux en mai 2024, suivi par l'élection de la Secrétaire générale ou du Secrétaire général par la 16<sup>e</sup> Assemblée générale en septembre 2024.

## 18. Secrétariat de l'Autorité de surveillance du registre international du matériel roulant ferroviaire créé par le Protocole de Luxembourg

**Objectif 1 :** Mise en place et fonctionnement du Secrétariat de l'Autorité de surveillance

**Contexte :**

Conformément à la décision de la 7<sup>e</sup> Assemblée générale, l'OTIF prendra en charge le rôle de secrétariat de l'Autorité de surveillance du registre international relatif aux matériels ferroviaires créé par le Protocole ferroviaire à la Convention du Cap, dit Protocole de Luxembourg.

L'article 3, § 1, du projet de Règles de procédure de l'Autorité de surveillance prévoit une assemblée générale annuelle.

**Description :**

À l'instar des fonctions de secrétariat pour l'Assemblée générale et le Comité administratif de l'OTIF, le département de l'administration et des finances sera en charge de l'organisation des réunions de l'Autorité de surveillance et de la Commission d'experts, de la préparation des rapports, des documents de travail et procès-verbaux de réunion, etc.

Les fonctions de Secrétariat incluent également la participation à des réunions avec d'autres entités comme la Commission d'experts chargée d'assister l'Autorité de surveillance, le Groupe de projet sur la ratification, le Comité de révision chargé d'évaluer et de mettre à jour les règles pour l'apposition du numéro URVIS, ainsi que des réunions avec UNIDROIT et le Rail Working Group pour suivre les projets de ratification, des réunions périodiques avec le conservateur du registre, etc.

Sachant que l'Autorité de surveillance est composée d'États membres et non membres de l'OTIF, le lien avec les différents responsables et les expertes et experts nommés par l'Autorité de surveillance reste à construire. 2024 sera la première année de plein exercice des fonctions de secrétariat de l'Autorité de surveillance et de la mise en place de ce lien.

**Résultat attendu :**

Réunion et documents de travail de l'Autorité de surveillance transmis dans les délais. Évaluation et ajustement si nécessaire, après la première année de mise en place du secrétariat de l'Autorité de surveillance. Conception d'un outil de suivi des dépenses séparé de celui du Secrétariat de l'OTIF pour des raisons de transparence.

## 19. Gestion financière

### Objectif 1 : Maîtrise des dépenses

#### Contexte :

Le budget prévisionnel du Secrétariat pour 2024 approuvé par le Comité administratif à sa 137<sup>e</sup> session connaît une augmentation importante (+11,23 %) par rapport aux dépenses de 2022. Dans le même temps, un grand nombre d'États membres se préparent à un contexte économique de restriction budgétaire à l'horizon 2024.

Aussi, la maîtrise des dépenses du Secrétariat constitue-t-elle un objectif récurrent.

#### Actions :

Une part significative de la hausse du budget 2024 s'explique par l'augmentation des dépenses de personnel et l'augmentation des dépenses liées aux organes. Si les dépenses de personnel constituent des dépenses incompressibles, les dépenses liées aux organes offrent une marge de manœuvre pour influencer sur le niveau des dépenses annuelles et par conséquent des contributions des États membres. Pour rappel, les dépenses liées aux organes comprennent entre autres les frais d'interprétation, les frais de voyage et les frais de location de salle.

Afin d'atteindre l'objectif de maîtrise des dépenses, il est prévu de généraliser le recours aux procédures de mise en concurrence. En 2024, les contrats pour les services d'interprétation arriveront à échéance. Par ailleurs, le secrétariat fait appel à la même agence de voyage pour l'achat de billets d'avion depuis plus de dix ans, une mise en concurrence de ce service est à l'étude.

Ensuite, il est prévu que l'OTIF commence à rembourser le prêt de la Confédération suisse pour la rénovation du siège à partir de 2025. Bien que la Confédération suisse applique des taux d'intérêts préférentiels pour les prêts octroyés aux organisations internationales qui procèdent aux travaux de rénovation, les taux d'intérêt ont augmenté en Suisse en raison de l'inflation et cela pourrait avoir un impact sur le coût du prêt. La seule manière d'atténuer le montant des annuités à rembourser consiste à s'assurer que les coûts du projet de rénovation sont contrôlés et restent en deçà du plafond approuvé par la 15<sup>e</sup> Assemblée générale.

Le département de l'administration et des finances est impliqué dans les appels d'offres pour l'exécution des travaux et s'assurera de la mise en concurrence des lots pour l'obtention des meilleures offres. Les avenants et modifications au projet seront contrôlés et documentés pour éviter des surprises à la fin des travaux.

Il est à noter que le plafond des dépenses approuvé par la 15<sup>e</sup> Assemblée générale s'applique au budget 2024. En septembre 2024, la 16<sup>e</sup> Assemblée générale fixera le plafond budgétaire des dépenses pour la période 2025-2030.

**Résultat attendu :**

Respect du plafond budgétaire fixé par l'Assemblée générale pour les dépenses récurrentes et pour les dépenses liées au projet de rénovation du siège. Approbation du budget biennal 2024-2025 du Secrétariat par le Comité administratif. Audit sans réserves des comptes de l'Organisation.

## 20. Planification et gestion des ressources humaines

**Objectif 1 :** Révision du Statut du personnel

**Contexte :**

Une étude sur les besoins en ressources humaines et sur les conditions d'emploi du personnel du Secrétariat a été lancée en 2021.

Cette étude a été divisée en 2 phases comme suit :

- Phase I : Étude sur les conditions d'emploi et avantages sociaux
- Phase II : Étude des besoins en ressources humaines et analyse approfondie de la situation du personnel de l'OTIF.

Le rapport final avec les recommandations du cabinet d'étude externe a été présenté à la 137<sup>e</sup> session du Comité administratif qui en a pris note. Une partie de ces recommandations ont été mises en œuvre dès 2023, avec le plan de promotion biennal approuvé par le Comité administratif et la clarification du cadre juridique pour le recrutement des stagiaires, par exemple.

Le département de l'administration et des finances, qui a la charge des ressources humaines, va poursuivre la mise en œuvre des recommandations de l'étude dont notamment la révision du Statut du personnel.

**Actions :**

La phase 1 de l'étude avait conclu à la nécessité de moderniser le Statut du personnel pour tenir compte des évolutions des structures familiales et des rôles dans la structure familiale, mais également pour revoir certaines dispositions sur les avantages sociaux qui créaient des inégalités.

Le projet de Statut révisé devra prendre en considération la décision récente d'appliquer un langage inclusif dans les textes juridiques relevant du droit institutionnel et dans les textes de communication générale de l'OTIF.

Il est prévu de constituer une équipe de projet pour travailler sur cette révision du Statut du personnel qui examinera également les dispositions du Statut du personnel qui doivent être reformulées ou précisées. Compte tenu des réunions et changements prévus en 2024 qui auraient un impact sur la longueur de la procédure de consultation et d'approbation (Association du personnel, Comité administratif), le projet de révision pourrait aboutir en 2025.

**Résultat attendu :**

Projet de Statut du personnel révisé en 2025.

**Objectif 2 :** Planification, alignement et adaptation continue des ressources humaines

**Contexte :**

En ce qui concerne l'évaluation des ressources, la phase II de l'étude précitée a montré qu'il n'est pas fondamentalement nécessaire d'affecter du personnel supplémentaire, bien que certains départements aient besoin d'un soutien accru (estimé à 0,5 équivalent temps plein) lors de période à forte activité. Cela concerne en particulier le département des marchandises dangereuses, le département de la traduction et le département de l'administration et des finances. L'externalisation et le recours aux stagiaires pourraient constituer des alternatives.

L'étude mise de côté, il existe un autre risque concernant les ressources humaines : 25 % du personnel actuel sera dans la tranche d'âge de 61 à 65 ans sur la période 2024-2029.

**Actions :**

Le Secrétariat doit se préparer au futur départ à la retraite d'une partie significative du personnel sur la période 2024-2029.

Il s'agit de personnes qui ont une expertise reconnue acquise sur la durée. Le transfert de connaissance avec les futures et futurs titulaires doit être assuré, d'autant que l'expérience montre que la procédure de recrutement pour les postes internationaux varie entre neuf et douze mois. Ce délai peut même être plus long en cas de recrutement infructueux, comme c'est arrivé en 2022 avec la procédure pour le recrutement d'un conseiller juridique principal ou d'une conseillère juridique principale. Pour rappel, selon l'article 47 du Statut du personnel, les fonctionnaires peuvent demander leur mise à la retraite à partir de 60 ans révolus avec un préavis de trois mois.

À sa 137<sup>e</sup> session, le Comité administratif a été informé de ce risque. Le département de l'administration et des finances travaille sur les contours d'une stratégie de recrutement plus efficace pour attirer une diversité de talents.

**Résultat attendu :**

Plus de visibilité des vacances de poste au Secrétariat. Plus de candidatures de qualité répondant aux exigences minimales. Diversité des candidatures, avec des candidatures venant d'États non représentés au sein du Secrétariat.

## CALENDRIER PROVISOIRE

139<sup>e</sup> session du Comité administratif  
**mai 2024**

16<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale  
**24-26 septembre 2024**

140<sup>e</sup> session du Comité administratif  
**printemps 2025**

141<sup>e</sup> session du Comité administratif  
**automne 2025**

# FOURNIR DANS LES DÉLAIS DES SERVICES LINGUISTIQUES DE HAUTE QUALITÉ



**Joana Meenken**

*Chef du département de la traduction*

## 21. 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 travaillant pour tous les autres départements et organes de l'OTIF, l'équipe de traduction fait 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 sa priorité absolue ces deux prochaines années. Néanmoins, dans un souci de cohérence linguistique, les deux projets à long terme lancés en 2020 seront également poursuivis. Le département de la traduction veillera de plus à une application cohérente au sein du Secrétariat des lignes directrices sur l'utilisation d'un langage inclusif à l'OTIF élaborées par ses soins et publiées en 2023 et les mettra en pratique lors des éventuelles révisions des textes juridiques relevant du droit institutionnel, ainsi que dans tous les textes de communication générale de l'OTIF.



## 22. 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 ses disponibilités. 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, de nouvelles possibilités s'offrent en permanence au département pour le futur « partage » de la base de données. La tendance est incontestablement aux solutions de gestion terminologique dans le *cloud*, qui permettent de télécharger les contenus et de les partager avec des utilisateurs externes en quelques étapes. Une solution dans le *cloud* aurait pour avantage décisif que les bases de données terminologiques seraient facilement accessibles aux traductrices et traducteurs indépendants externes auxquels l'OTIF fait occasionnellement appel (voir sous-partie sur les coopérations externes).

Le département de la traduction suivra les évolutions dans ce domaine et examinera les avantages et inconvénients de ces outils. 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 en conditionne le partage interne avec le Secrétariat. Ce projet est un projet permanent pour lequel il n'existe pas de calendrier défini en raison des ressources limitées en personnel au sein du département de la traduction et des nombreuses autres priorités. Des informations sur l'avancement du projet seront de nouveau présentées dans le rapport d'activité.

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

Projet à long terme lancé en 2020, les travaux sur le code de rédaction interne se poursuivront également ces deux prochaines années.

Après avoir achevé en 2023 le chapitre spécial consacré à l'utilisation d'un langage inclusif à l'OTIF, sous la forme de lignes directrices en trois langues, le département pourra travailler sur le projet de manière plus générale en 2024 et 2025.

## **23. Format des réunions et interprétation**

La poussée du numérique au cours de ces dernières années paraît irréversible et c'est une bonne chose. Ces nouvelles possibilités technologiques offrent en effet à l'OTIF et à ses membres des avantages évidents pour l'organisation des réunions.

Les réunions à distance et hybrides sont un temps devenues la norme, mais il est très probable que de plus en plus de réunions seront organisées sous forme purement présentielle ces deux prochaines années. Du point de vue du département de la traduction, cette évolution est bienvenue car la qualité de l'image et du son est souvent mauvaise et instable lors des réunions à distance.

## **24. Les coopérations externes**

En raison de l'augmentation constante de la charge de travail dans le département de la traduction ces dernières années (voir rapports d'activité depuis 2019), les contrats conclus en mai 2021 avec des traducteurs et traductrices externes, initialement limités à une année, ont été renouvelés. 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 poursuivre cette coopération qui fonctionne parfaitement.  
Cette solution flexible présente les avantages et inconvénients suivants :

- les retours reçus des auteurs et autrices des textes et les expériences du département lui-même dans le cadre de ses coopérations externes sont tout à fait positifs ;
- la solution est adaptée aux besoins de l'OTIF et lui permet de réagir de manière ciblée aux goulets d'étranglement. L'analyse des coûts a par ailleurs montré que cette solution était moins coûteuse que la création d'un poste fixe. Du reste, une seule nouvelle recrue ne pourrait pas s'occuper de toutes les traductions actuellement externalisées puisque les trois langues de travail sont concernées et que les traductions se font en principe vers la langue maternelle ;
- 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 ;
- néanmoins, les cas d'absences prolongées (maladie, maternité, autres motifs imprévisibles) doivent également être prévus et couverts.

# DÉVELOPPER ET ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ DE L'OTIF



**Sarah Pujol**

*Responsable de la communication*

Le département de la communication du Secrétariat de l'OTIF est mû dans ses activités par plusieurs objectifs est notamment de mettre en lumière la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et ses appendices, d'assurer la lisibilité du rôle de l'Organisation et d'en accroître sa visibilité.

## 25. Lignes directrices et cadre d'actions

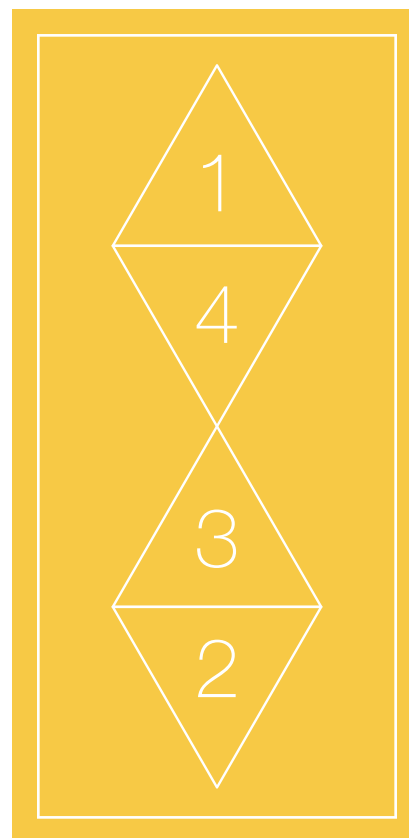
Quatre principes intangibles guident le département de la communication du Secrétariat de l'OTIF. Ces principes constituent les lignes directrices du plan de communication de l'OTIF :

- Garantir la cohérence des messages et publications tant dans leur contenu que dans leur présentation
- Développer une image moderne et contemporaine
- Assurer la fréquence des messages
- Mesurer, évaluer et améliorer les outils de communication

## LES ACTIONS DU DÉPARTEMENT DE LA COMMUNICATION

- △ 1. ATTRACTIVITÉ  
Une image moderne : site Internet, vidéos, habillage des publications revisité
- ▽ 4. VEILLE  
Mesurer, évaluer, améliorer : outils de veille, sondages, site Internet
- △ 3. FRÉQUENCE  
Fréquence des messages : garder le rythme des publications
- ▽ 2. COHÉRENCE  
Cohérence de l'image, des messages et des publications

## LES QUATRE PRINCIPES DE LA COMMUNICATION



## 26. Assurer la présence hybride de l'Organisation : un rayonnement à 360°

### Les outils de communication numériques

Activité sur les réseaux sociaux, évolution du site Internet, création et diffusion de vidéos sont tout autant de moyens qui assureront la présence numérique de l'Organisation.

Pour les années 2024-2025, le département de la communication continuera sur le chemin défini en 2022 : en mouvement.

En outre, l'équipe de communication va mener un projet de fond et transversal qui permettra à l'Organisation de communiquer avec encore plus d'efficacité. En effet, il a été décidé de se doter d'une base de données « contacts » commune à l'ensemble des départements du Secrétariat de l'OTIF.

Enfin, la publication trimestrielle du Bulletin des transports internationaux ferroviaires et la diffusion régulière de communiqués de presse intitulés « NEWS OTIF » demeureront les instruments privilégiés d'une présence régulière de l'Organisation pour l'ensemble du secteur ferroviaire.

### Les outils de communication matérialisés

En fonction des besoins des départements du Secrétariat, le département de la communication accompagnera les diverses demandes et créera des supports de communication imprimés.

Le bâtiment du siège de l'Organisation va faire peau neuve, il va être entièrement modernisé et, en 2025, les équipes du Secrétariat entreront dans des bureaux totalement rénovés. Dans le même temps, le Protocole de Luxembourg va entrer en vigueur et le Secrétariat de l'OTIF assurera le secrétariat de l'Autorité de surveillance. À l'image de ces changements durables, la plaquette de présentation de l'Organisation va être revisitée et rééditée.

### Les événements

En 2024 et 2025, nombre d'événements importants vont jaloner les activités du Secrétariat et de l'Organisation : pour n'en citer que deux, il y aura la 16<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale en 2024 et l'inauguration du nouveau bâtiment du siège en 2025. À la fois force de proposition et support, l'équipe de la communication va déployer son savoir-faire dans la tenue de ces rendez-vous majeurs.

# 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

## **CUI**

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire

## **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

## **FIPOI**

Fondation des immeubles pour les organisations internationales

## **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

## **TMAH**

Tétraméthylammonium

## **UE**

Union européenne

## **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