

RAPPORT D'ACTIVITÉ

20
25





OTIF

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

Résumé

En 2025, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a poursuivi la mise en œuvre de son mandat visant à développer et promouvoir un cadre juridique uniforme pour les transports internationaux ferroviaires, tout en renforçant la sécurité, l'interopérabilité technique et l'efficacité opérationnelle.

Parmi les objectifs fixés dans le programme de travail 2024-2025, l'objectif n° 1 « Procéder à la veille et à l'évaluation des instruments juridiques » a constitué une des priorités de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, qui a intensifié ses travaux avec l'adoption d'un programme de travail ambitieux pour la période 2025-2027. Des progrès notables ont été réalisés sur des thèmes clés tels que les documents électroniques de transport ferroviaire, le droit des wagons et le développement progressif d'un régime de sanctions destiné à garantir le respect des obligations prévues par la COTIF. L'OTIF a également renforcé son rôle de dépositaire et poursuivi ses actions de promotion et d'assistance à l'adhésion à la COTIF, dans une perspective d'élargissement géographique pour un droit ferroviaire unifié.

La sécurité dans le transport des marchandises dangereuses est restée un axe central des activités de l'Organisation. Les travaux de révision et d'harmonisation du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ont permis d'intégrer les évolutions scientifiques, techniques et réglementaires, en particulier dans le contexte de la transition énergétique et de la décarbonation. La coopération étroite avec l'ONU aux fins de l'harmonisation avec les autres modes de transport terrestre a contribué à maintenir la cohérence internationale du cadre réglementaire et à préparer l'entrée en vigueur des amendements prévus pour 2027.

Dans le domaine de l'interopérabilité technique s'est achevée en 2025 la révision de la majorité des prescriptions techniques uniformes (PTU), qui visait à assurer leur compatibilité avec le droit de l'Union européenne tout en préservant une approche fondée sur l'efficacité et l'ouverture au-delà de celle-ci. Les réflexions engagées sur la transformation numérique du rail, les systèmes télématiques et l'ouverture à de nouveaux marchés ont jeté les bases de développements futurs.

Enfin, l'Organisation a renforcé son efficacité interne grâce à la finalisation de la rénovation de son siège, à des ajustements organisationnels liés à l'entrée en fonction du nouveau Secrétaire général et au maintien de services de traduction, de communication et de gestion financière de haute qualité. Ces évolutions placent l'OTIF dans une position solide pour répondre aux défis à venir et accompagner le développement durable du transport ferroviaire international.

Table des matières

○	Résumé	3
○	Liste des abréviations	6
○	Introduction	9
●	PROMOUVOIR ET ADMINISTRER LA CONVENTION COTIF ET LE DROIT UNIFORME DES CONTRATS FERROVIAIRES	10
○	1. Procéder à la veille et à l'évaluation des instruments juridiques	10
	Mise en œuvre de la Convention	11
	Application des instruments juridiques de l'OTIF	11
○	2. Assurer les fonctions de dépositaire	16
○	3. Promouvoir et accompagner la mise en œuvre et l'application du droit de l'OTIF	17
○	4. Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF	18
	La coopération internationale	18
	Perspectives 2026	19
	Résultats 2025	19
●	AMÉLIORER EN PERMANENCE LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES	20
○	5. Tenir compte des évolutions mondiales dans tous les modes de transport	20
○	6. Mettre à jour en continu les prescriptions sur les marchandises dangereuses à la lumière des progrès techniques et scientifiques	25
○	7. Faciliter le transport de marchandises dangereuses au-delà du champ d'application de la COTIF	28
○	8. Promouvoir l'application du RID dans les États non parties	28
	La coopération avec d'autres organisations	29
	Perspectives 2026	29
	Résultats 2025	29
●	PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE SÛRE – DE L'ÉCHANGE DES VÉHICULES À UNE EXPLOITATION VÉRITABLEMENT INTERNATIONALE DES TRAINS	30
○	9. Harmoniser les exigences techniques et maintenir la compatibilité avec le droit de l'UE	30
○	10. Développer la réglementation sur l'interopérabilité technique selon des principes convenus	31
○	11. Maintenir à jour la réglementation dérivée des RU APTU	33
	Révision de la PTU LOC&PAS	33
	Révision de la PTU PMR	34
	Révision de la PTU Infrastructure	34
	Mise à jour de l'appendice I à la PTU Marquage	34
	Mise à jour de l'appendice I à la PTU ATF	34
	Élaboration de guides et documents explicatifs	35
○	12. Maintenir à jour les RU ATMF	36
○	13. Élaborer les annexes aux RU EST	38
○	14. Procéder à la veille et à l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF	38
○	15. Veiller à la compatibilité entre le RID et les PTU	39
	Perspectives 2026	39
	Résultats 2025	39

●	VEILLER AU BON FONCTIONNEMENT DU SECRÉTARIAT ET À UNE PRESTATION EFFICACE AU SERVICE DES ÉTATS MEMBRES	40
○	16. Rénovation du bâtiment de l’OTIF et gestion du changement	40
○	17. Secrétariat du Comité administratif	41
○	18. Secrétariat de l’Autorité de surveillance du registre international relatif aux matériels ferroviaires créé par le Protocole de Luxembourg	42
○	19. Gestion financière	42
○	20. Planification et gestion des ressources humaines	43
	Perspectives 2026	43
	Résultats 2025	43
●	ASSURER DES SERVICES LINGUISTIQUES DE HAUTE QUALITÉ	44
○	21. Livrer dans les délais des traductions de grande qualité	44
	Traduction et relecture	44
	Charge de travail représentée en graphiques	45
	Charge de travail exprimée en chiffres	48
	Répartition en pourcentage par domaine	49
○	22. Veiller à la bonne qualité linguistique de tous les textes de l’OTIF	50
○	23. Format des réunions et interprétation	50
○	24. Poursuite des coopérations externes	51
●	DÉVELOPPER ET ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ DE L’OTIF	52
○	25. Lignes directrices et cadre d’actions	52
	Attractivité et cohérence	52
	Fréquence et veille	53
○	26. La présence hybride de l’organisation : un rayonnement à 360°	54
	Publications numériques	54
	Outils numériques	55
	Événements	57
	Résultats 2025	57

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

ATF

Applications télématiques au service du fret

CCG

Conseil de coopération du Golfe

CEE-ONU

Commission économique pour l'Europe des Nations unies

CESAP-ONU

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

CIT

Comité international des transports ferroviaires

CNUDCI

Commission des Nations unies pour le droit commercial international

COTIF

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

CTCI

Composition du train et vérification de la compatibilité avec l'itinéraire

CTE

Commission d'experts techniques

ECE

Entité chargée de l'entretien

ECOSOC

Conseil économique et social des Nations unies

ERFA

Association européenne du transport de marchandises par rail

FIATA

Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés

GEN

prescriptions générales

LOC&PAS

Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs

MSC

méthode de sécurité commune

OCDE

Organisation de coopération et de développement économiques

OCE

Organisation de coopération économique

ONU

Organisation des Nations unies

OSJD

Organisation pour la coopération des chemins de fer

OTIF

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

PMR

Accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite

PTU

prescription technique uniforme

RID

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (appendice C à la COTIF)

RISC

Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires

RNE

RailNetEurope

RU APTU

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

RU ATMF

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

RU CIM

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

RU CIV

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

RU CUI

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

RU CUV

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (appendice D à la COTIF)

RU EST

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

SMGS

Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer

STI

spécification technique d'interopérabilité

TRACECA

Couloir de transport Europe-Caucase-Asie

UE

Union européenne

UIC

Union internationale des chemins de fer

UIP

Union internationale des wagons privés

UNIDROIT

Institut international pour l'unification du droit privé

UPU

Union postale universelle

WG TECH

Groupe de travail permanent sur la technique de la Commission d'experts techniques

Introduction

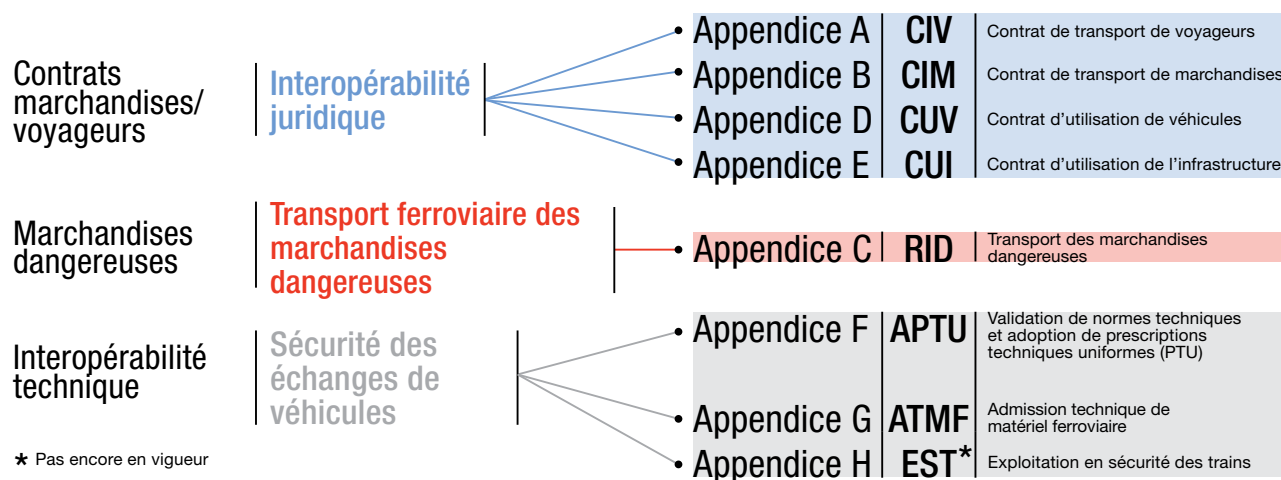
Établie par la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires a pour but d'administrer et de développer le droit ferroviaire uniforme. Le droit institutionnel de l'OTIF régit notamment le statut 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 et la fonction de dépositaire.

Les appendices à la COTIF constituent un droit ferroviaire uniforme applicable au transport international par le rail au sein des États membres de l'OTIF. Ils régissent les relations contractuelles, le transport de marchandises dangereuses et l'interopérabilité technique et offrent ainsi un cadre juridique complet visant à garantir la sécurité juridique, ainsi que la sécurité et l'efficacité des transports internationaux ferroviaires.

COTIF Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

1^{re} convention pour les transports internationaux

Appliquée sur 270 000 km de lignes ferroviaires



© © 2026 OTIF Œuvre sous licence ouverte CC BY

Concluant la mise en œuvre du programme de travail 2024-2025, le présent rapport d'activité fait le point sur les activités menées et les résultats obtenus pendant cette deuxième année du cycle biennal. Dans le même temps, il donne à voir la transition vers le prochain cycle puisque c'est en 2025 que le programme de travail 2026-2027 a été élaboré : arrimé à la stratégie à long terme de l'Organisation, ce dernier garantit la continuité des objectifs tout en s'adaptant à l'évolution des priorités institutionnelles, juridiques et techniques.

PROMOUVOIR ET ADMINISTRER LA CONVENTION COTIF ET LE DROIT UNIFORME DES CONTRATS FERROVIAIRES

Formant l'un des trois départements opérationnels du Secrétariat de l'OTIF, le département juridique est compétent pour les questions juridiques et administratives concernant la COTIF elle-même et ses appendices A (RU CIV), B (RU CIM), D (RU CUV) et E (RU CUI). Il accompagne la mise en œuvre et l'application de la Convention, ainsi que les procédures d'adhésion, et assure les fonctions de dépositaire. De plus, le département juridique fournit des services de secrétariat pour l'Assemblée générale (en partie), la Commission de révision (en partie) et la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale (ci-après dénommée la « Commission ad hoc »). Il prépare et examine les modifications à la COTIF, représente l'OTIF lors de réunions externes et promeut le droit de l'OTIF via diverses activités.

Le département juridique a connu de grands changements en 2025 avec la prise de fonctions en tant que Secrétaire général de M. Aleksandr Kuzmenko, jusqu'alors chef du département. C'est à M. Steve Davey et M^{me} Emilia Carcabassi qu'il est revenu d'assurer le bon fonctionnement du département.

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 de l'Assemblée générale constituent une priorité transversale pour l'Organisation dans les domaines du droit institutionnel et du droit ferroviaire uniforme.

Mise en œuvre de la Convention

En 2025, le département juridique a continué à suivre et évaluer la mise en œuvre de la Convention, et principalement 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 au titre de la COTIF, avec toutes ses modifications entrées en vigueur à l'échelon international.

Pour favoriser les évolutions dans ce domaine, le département juridique a organisé, avec le concours du département de l'interopérabilité technique, la première « *OTIF Roundtable* ». Cette nouvelle série de rencontres a été pensée pour permettre les discussions sur un large éventail de questions de droit international ferroviaire et autres sujets connexes d'importance, dans un cadre qui se veut plus informel. Simples, accessibles et inclusives, les tables rondes se tiennent généralement à distance.

Consacrée aux modifications à la COTIF et à ses appendices adoptées aux 12^e et 13^e sessions de l'Assemblée générale, la première *OTIF Roundtable* a permis d'examiner le fond des modifications, l'état actuel de leurs approbations et les mesures nécessaires pour accélérer leur entrée en vigueur. Elle a réuni une forte participation des États membres de l'OTIF et de la Commission européenne, avec de nombreuses interventions et questions.

Le Secrétariat a eu le plaisir d'inviter la Norvège, État membre de l'OTIF ayant déjà approuvé les deux séries de modifications, à partager son expérience nationale et à expliquer l'importance de ces approbations.

Application des instruments juridiques de l'OTIF

C'est dans le cadre de la Commission ad hoc que les activités du département en matière 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, ont été menées, le cas échéant avec la participation des parties prenantes enregistrées. La Commission ad hoc s'est réunie à deux reprises en 2025 (aux mois d'avril et de décembre).

Pour une organisation efficace de ses travaux, optimisée au profit des États membres, la Commission ad hoc a approuvé, en avril 2025, son programme de travail triennal le plus ambitieux à ce jour. Ce programme de travail 2025-2027 repose en partie sur les réponses reçues à la consultation réalisée par le département juridique sur les révisions éventuelles aux appendices contractuels à la COTIF (à savoir les appendices A [RU CIV], B [RU CIM], D [RU CUV] et E [RU CUI]) qui s'est conclue début 2025.

Près de quarante réponses représentatives et variées ont été reçues en provenance d'un large éventail de parties prenantes, dont des États membres de l'OTIF, une organisation régionale d'intégration économique, des acteurs du secteur, des associations et des universitaires.

Organisé selon la structure de la COTIF et de ses appendices et exploitant les réponses à la consultation, le programme de travail 2025-2027 se compose de diverses questions, regroupées en grands thèmes, chacune avec un degré de priorité défini (élevée, moyenne, basse). En 2025, les travaux de la Commission ad hoc ont pu avancer sur toutes les questions de priorité élevée, ainsi que sur certaines questions de priorité moyenne.

Sanctions visant à garantir le respect des obligations prévues par la COTIF

À la suite de l'adoption par l'Assemblée générale en sa 16^e session de principes réglementaires fondamentaux destinés à aiguiller la Commission ad hoc dans ses travaux de conception d'un régime de sanctions visant à garantir le respect, par les États membres de l'OTIF, de leurs obligations prévues par la COTIF, la Commission ad hoc a examiné la question à sa 7^e session en avril 2025 et chargé le Secrétariat d'organiser une deuxième réunion du Groupe de travail ad hoc sur les sanctions.

Le Groupe de travail ad hoc s'est réuni deux jours en septembre 2025 pour discuter du régime de sanctions à introduire dans la Convention, avec la participation de représentantes et représentants de la Belgique, du Royaume-Uni, de la Russie, de la Türkiye, de l'Ukraine, ainsi que de la Commission européenne au nom de l'Union européenne et de ses États membres.

Le Groupe de travail ad hoc a bien avancé dans ses réflexions sur les circonstances appelant l'application de sanctions en vertu de la COTIF et sur la nature des sanctions elles-mêmes. Il s'est également penché sur les modalités de fonctionnement et d'administration d'un éventuel régime de sanctions, reconnaissant qu'un examen beaucoup plus approfondi serait nécessaire.

Le rapport du Groupe de travail ad hoc a été soumis à la Commission ad hoc en sa 8^e session en décembre 2025, laquelle a chargé le Secrétariat d'organiser une 3^e session du Groupe de travail ad hoc en 2026 pour étoffer les progrès significatifs réalisés en 2025.

Droit des wagons

Sous l'intitulé « Droit des wagons » ont été regroupés deux sujets activement traités en 2025 : la circulation des wagons à vide et la responsabilité des dommages causés par un véhicule (article 7 des RU CUV).

Après avoir examiné les deux sujets à sa 7^e session en avril 2025, la Commission ad hoc a demandé qu'un sondage comportant une série de questions spécifiques sur chaque sujet soit lancé auprès du secteur. Le sondage s'est tenu pendant l'été 2025, et les résultats en ont été communiqués à la Commission ad hoc lors de sa 8^e session.

1. Circulation des wagons à vide

À la suite d'un examen approfondi des réponses au sondage, la Commission ad hoc a chargé le Secrétariat de proposer toute modification nécessaire aux rapports explicatifs des RU CIM et des RU CUV. Ces modifications devraient avoir pour objet de confirmer la flexibilité contractuelle dont disposent les parties, de fournir des exemples indicatifs de cas typiques de circulation des wagons à vide, de réduire toute incertitude identifiée et tout chevauchement potentiel entre les RU CIM et les RU CUV, d'améliorer la cohérence de la documentation et du traitement de la responsabilité dans tous les contrats et de clarifier qu'un « véhicule ferroviaire » est un véhicule pourvu ou non d'un moyen de traction. Le travail sur les modifications se poursuivra en 2026.

2. Responsabilité des dommages causés par un véhicule (article 7 des RU CUV)

À l'issue du sondage, la Commission ad hoc a conclu qu'un examen plus approfondi était nécessaire : les réponses reçues quant à savoir si l'article 7 des RU CUV attribue la responsabilité à la partie la mieux placée pour gérer les risques liés à la sécurité ferroviaire reflètent des avis divergents, certains soulignant la difficulté de prouver la faute d'un détenteur de wagon, d'autres estimant que le régime actuel est approprié, compte tenu de la façon dont les risques se présentent dans la pratique. Presque tous les répondants ont indiqué que les vices cachés, ainsi que les vices complexes et ceux nécessitant des enquêtes techniques approfondies, s'avèrent les plus difficiles à évaluer ; ils ont soutenu l'adoption de dispositions plus claires ou supplémentaires pour couvrir ces cas.

Une rencontre sera organisée en 2026 avec les États membres, l'organisation régionale d'intégration économique, les organismes représentatifs du secteur et des expertes et experts dans le but de recueillir des informations sur les règles et la pratique existantes et de permettre l'examen de nouvelles propositions de modifications.

Numérisation et RU CIM

Des progrès concrets ont été réalisés en 2025 sur la question de la numérisation dans le cadre des RU CIM, qui figurait depuis de nombreuses années à l'ordre du jour de la Commission ad hoc. À la demande de cette dernière, le département juridique a préparé et présenté des propositions visant à modifier et mettre à jour les dispositions des RU CIM afin de pourvoir pleinement et expressément à l'utilisation de documents de transport électroniques.

Dans son document présenté à la Commission ad hoc en sa 8^e session, le département juridique a énoncé des dispositions détaillées pour la modification des RU CIM en ce qui concerne l'utilisation des documents de transport électroniques, en adoptant une approche internationale de haut niveau sur le sujet et en tenant compte des sept principes suivants :

- i. intervention minimale ;
- ii. non-discrimination entre le transport « papier » et le transport sans papier (les nouvelles dispositions ne doivent pas uniquement pourvoir à l'utilisation de documents électroniques et l'utilisation de documents papier doit être prévue et autorisée) ;
- iii. neutralité technologique (les dispositions ne doivent pas favoriser l'utilisation d'une technologie en particulier) ;
- iv. équivalence fonctionnelle (un certain degré d'équivalence fonctionnelle est nécessaire entre toutes les fonctions des documents électroniques et papier, qu'il s'agisse de l'authenticité, de l'intégrité ou de la fiabilité des données et autres contenus de ces documents) ;
- v. compatibilité avec le droit international du commerce électronique et le droit des transports, en particulier avec la législation de l'Union européenne en la matière ;
- vi. prise en compte des pratiques et solutions actuelles dans le secteur ferroviaire ;
- vii. respect de l'autonomie des parties impliquées dans le transport de marchandises.

Largement inspirées de deux lois types de la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI), textes législatifs non contraignants pouvant être utilisés par les États pour encadrer la modernisation et l'harmonisation du droit national relatif au commerce international, mais également de dispositions similaires tirées des conventions relatives aux transports routier et maritime, les propositions tiennent ainsi compte des vues et considérations actuelles et garantissent une bonne articulation des dispositions avec les différents modes de transport et secteurs au besoin.

Les États membres ont été invités à s'exprimer sur ces propositions ; des progrès significatifs supplémentaires devraient être réalisés en 2026.

2. Assurer les fonctions de dépositaire

Le Secrétaire général est le dépositaire de la 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.

En 2025, le dépositaire a émis des notifications dépositaires concernant en particulier :

- l’approbation des modifications à la COTIF adoptées par l’Assemblée générale à ses 12^e et 13^e sessions ;
- la désignation de représentantes permanentes et représentants permanents auprès de l’OTIF.

En 2024, le Secrétariat avait procédé à une refonte des listes des lignes ferroviaires CIV et CIM et des listes des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV et CIM afin d’en faciliter la lecture et l’application et d’en simplifier la présentation. À sa 8^e session en 2025, la Commission ad hoc a été invitée à se demander si ces listes pouvaient encore être simplifiées, pour ne plus comporter que les lignes elles-mêmes, sans mention des entreprises exploitantes : la question était de savoir si, compte tenu de l’évolution actuelle du droit des transports, il était toujours approprié qu’une convention s’applique directement à des entreprises individuelles. La Commission ad hoc a pris note du document initial du Secrétariat et reviendra sur ce sujet lors d’une prochaine session.

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

Le Secrétariat a continué à promouvoir le droit de l'OTIF lors de réunions bilatérales et multilatérales en sensibilisant aux dispositions de la COTIF et de ses appendices. Il a également accompagné la mise en œuvre et l'application du droit de l'OTIF en aidant à son interprétation.

Guides sur la COTIF, sa mise en œuvre et son application par les associations internationales

La Commission ad hoc s'était donné pour objectif de clarifier les rôles et responsabilités des associations internationales concernant la mise en œuvre et l'application de la COTIF, et ainsi promouvoir et faciliter la mise en œuvre et l'application uniformes de la COTIF. Aussi le département juridique avait-t-il préparé, en coopération avec le CIT, l'ERFA, RNE, l'UIC et l'UIP, le « Guide sur le transport international ferroviaire de marchandises (droit des contrats, instruments et outils pratiques) », publié le 15 octobre 2024.

En complément à ce premier guide, le département juridique a produit, à la demande de la Commission ad hoc et en coopération avec le CIT, RNE et l'UIC, une seconde publication parue le 3 juillet 2025 portant cette fois-ci sur le transport ferroviaire de voyageurs : le « Guide sur le transport international ferroviaire de voyageurs (droit des contrats, instruments et outils pratiques) ».

Les guides sur la COTIF visent à promouvoir le droit international des contrats ferroviaires pour le transport international de voyageurs et de marchandises par le rail tel qu'il est établi par la COTIF, et ce plus particulièrement en présentant et expliquant les instruments et outils d'intérêt mis au point par les associations internationales. Ils sont destinés à servir de référence pratique aux États membres de l'OTIF, aux États intéressés par une adhésion à la COTIF et aux acteurs du rail.

4. Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF

Le droit ferroviaire international uniforme garantit la sécurité juridique, réduit les coûts et retards et facilite ainsi le commerce international et la circulation de voyageurs.

La promotion de l'adhésion à la COTIF et l'accompagnement des États et régions intéressés par l'adhésion constituent une priorité permanente de l'OTIF : l'élargissement et l'extension géographique de l'OTIF bénéficiera aux États membres existants comme aux nouveaux membres. Le Secrétariat continuera donc de fournir des conseils et une assistance juridique concernant la procédure d'adhésion à la COTIF.

La coopération internationale

Plus que jamais, la réalisation de l'objectif de l'OTIF dépend de sa coopération efficace avec d'autres organisations et associations internationales ainsi qu'avec des experts et expertes, dont la plupart sont parties prenantes enregistrées ou jouissent du statut d'observateur permanent au sein de la Commission ad hoc.

Pour faciliter la participation aux sessions de la Commission ad hoc, une procédure efficace d'obtention du statut de partie prenante enregistrée est essentielle. À ses 7^e et 8^e sessions, la Commission ad hoc a ainsi décidé de modifier la procédure, en ce sens qu'il sera donné suite à toute demande d'octroi ou de révocation du statut de partie prenante enregistrée dès lors que moins d'un tiers des membres s'y seront opposés. Conséquence, les demandes légitimes de statut de partie prenante enregistrée pourront à l'avenir être traitées plus rapidement, ce qui permettra d'en tirer plus tôt parti.

En 2025, on notera en particulier la coopération avec les organisations et associations internationales suivantes : CIT, CCG, CEE-ONU, CESAP-ONU, CNUDCI, FIATA, OCDE, OCE, OSJD, RNE, TRACECA et UIC.

Le Secrétariat suit depuis plusieurs années les travaux de la CNUDCI sur les documents de cargaison négociables, en portant une attention particulière aux conflits et chevauchements éventuels entre les RU CIM et tout nouvel instrument. Un document de cargaison négociable est un document de transport formant titre, à la différence de la lettre de voiture CIM qui ne forme pas titre : l'article 6, § 5, des RU CIM prévoit que « la lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissement », ce que confirment notamment d'autres dispositions sur la livraison et le droit de disposer de la marchandise. Pour autant, il existe une demande pour l'utilisation de documents de transport formant également titre, ce dans le but de faciliter les échanges et l'indemnisation, tout du moins en transport international ferroviaire entre la Chine et l'Europe.

En 2025, le Secrétariat a participé aux réunions pertinentes de la CNUDCI ; la CNUDCI a participé à la 7^e session de la Commission ad hoc et l'y a informée de ses travaux sur les documents de cargaison négociables.

Le 15 décembre 2025, l'Assemblée générale des Nations unies a adopté la Convention des Nations Unies sur les documents de cargaison négociables. Le Secrétariat poursuivra ses travaux pour déceler et résoudre les éventuels conflits et chevauchements avec les RU CIM dans le cadre des autres modifications prévues aux RU CIM.

Perspectives 2026

La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale tiendra ses 9^e et 10^e session en 2026 :

- 23-24 juin 2026 : 9^e session,
- 3-4 novembre 2026 : 10^e session.

La 3^e session du Groupe de travail ad hoc sur les sanctions aura lieu au second semestre 2026.

Résultats 2025

8-10 avril 2025	7 ^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale
3 juillet 2025	Publication du Guide sur le transport international ferroviaire de voyageurs (droit des contrats, instruments et outils pratiques)
18 septembre 2025	1 ^{re} <i>OTIF Roundtable</i> portant sur les modifications adoptées par la 12 ^e et la 13 ^e Assemblée générale
23-24 septembre 2025	2 ^e session du Groupe de travail ad hoc sur les sanctions
2-4 décembre 2025	8 ^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale

Publication de quatre articles du département juridique dans le Bulletin de l'OTIF

Progrès réalisés sur tous les thèmes de priorité élevée du programme de travail 2025-2027

Participation active aux ateliers et réunions organisés par des associations internationales et d'autres organisations intergouvernementales

AMÉLIORER EN PERMANENCE LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) vise à garantir la sécurité du transport de marchandises dangereuses et à empêcher les accidents et dommages aux personnes, aux biens et à l'environnement.

C'est le département du transport de marchandises dangereuses qui est chargé de développer le RID (appendice C à la COTIF) et de l'adapter à l'état actuel de la science et de la technique, via une révision bisannuelle des prescriptions. À cette fin, le département organise des réunions internationales régulières dont il assure les fonctions de secrétariat. Il représente également l'OTIF lors de réunions extérieures et promeut l'application du RID via diverses activités.

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

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

Les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses comportent des prescriptions fondamentales, en particulier pour la classification et l'emballage, applicables à tous les modes de transport.

L'OTIF a participé en qualité d'observateur aux 66^e et 67^e sessions (Genève, 30 juin - 4 juillet 2025 ; Genève 24 novembre - 3 décembre 2025) du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC). Les décisions prises à ces sessions sont incorporées dans la 25^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU) et seront reprises, dans le cadre du processus d'harmonisation, dans l'édition 2029 du RID.

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

La Réunion commune RID/ADR/ADN élabore des prescriptions harmonisées pour le transport de marchandises dangereuses par le rail, par la route et par voie de navigation intérieure. Son secrétariat est assumé conjointement par le département du transport des marchandises dangereuses de l'OTIF et par le secrétariat de la division des transports de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU). Signe de l'importance accordée à ce domaine du droit tant par les États membres que par le secteur, les délégués et déléguées de plus de vingt États ainsi que d'une dizaine d'organisations non gouvernementales participent régulièrement à ses sessions.

En 2025 se sont tenues une session d'une semaine et une autre de huit jours de la Réunion commune, avec pour principal objet l'harmonisation du RID, de l'ADR et de l'ADN avec la 24^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. Le but de cette harmonisation est d'établir autant que possible les mêmes prescriptions pour tous les modes de transport afin de faciliter le transport intermodal de marchandises dangereuses. Ces travaux ont été préparés pendant deux jours dans le cadre d'un groupe de travail ad hoc co-organisé par les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF. De nombreuses modifications en ont résulté, liées notamment aux thèmes suivants, dont quatre relèvent directement des importants objectifs de la décarbonation et de la transition énergétique :

- Utilisation du produit pression-volume comme nouvelle valeur limite pour les récipients à pression

Le produit pression-volume est obtenu en multipliant la capacité (utile) en eau d'un récipient à pression par la pression maximale de remplissage et d'utilisation déterminante indiquée pour le type. Son utilisation comme valeur limite devrait permettre de limiter l'énergie physiquement emmagasinée – et indirectement l'énergie chimiquement emmagasinée – dans un récipient à pression et d'éviter des conséquences catastrophiques dans l'éventualité d'un incident pendant le transport. La valeur maximale autorisée du produit pression-volume a été fixée à 1,5 millions de bars-litres.

- Éclaircissements concernant la liste indicative des matières infectieuses de catégorie A

Compte tenu des récents événements sanitaires internationaux, la nécessité d'une liste indicative des matières infectieuses de catégorie A flexible et évolutive s'est fait sentir. En témoigne le nombre de demandes adressées à l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) concernant le transport d'agents pathogènes et leur classification. En cas de situations sanitaires nouvelles, des informations actualisées sur la catégorie applicable de matières infectieuses peuvent désormais être obtenues auprès des organisations intergouvernementales compétentes en matière de santé humaine et animale, ainsi qu'auprès des autorités nationales compétentes.

- Les dangers principaux et subsidiaires de diverses matières ont été révisés à la suite d'incidents ou à la lumière de nouveaux résultats d'épreuve. Les conditions de transport ont dans certains cas été adaptées.
- De nouveaux numéros ONU ont été ajoutés pour les chlorophénols dont le principal danger est la corrosivité. Les numéros ONU préexistants sont quant à eux désormais réservés aux chlorophénols présentant comme danger principal la toxicité. Les conditions de transport nécessaires peuvent ainsi être plus précisément déterminées.

- Intégration des dispositifs de chauffage sous le numéro ONU pour les machines frigorifiques

Le remplacement des systèmes de chauffage dans le cadre de la transition énergétique est à l'origine d'une nette augmentation des transports de pompes à chaleur. Or, celles-ci sont considérées comme des marchandises dangereuses, dans la mesure où elles contiennent un agent réfrigérant. Afin que puissent s'appliquer les mêmes exemptions que pour les machines frigorifiques lorsque la quantité d'agent réfrigérant ne dépasse pas une certaine valeur, les dispositifs de chauffage ont été intégrés à la rubrique existante pour les machines frigorifiques.

- Nouveaux produits de l'industrie du gaz liquéfié

Utilisé comme combustible ou carburant, le gaz de pétrole liquéfié (GPL) est principalement constitué de propane et de butane qui, il y a quelques années encore, étaient issus du raffinage du pétrole et du traitement du gaz naturel. Dans le contexte de la transition énergétique et dans un objectif de décarbonation et de défossilisation, la tendance est à l'utilisation de propane et de butane d'origine biologique ou renouvelable, ainsi que d'éther méthylique, qui peut être produit à partir de sources de carbone non fossiles et/ou renouvelables ou recyclées. Il a donc été décidé d'autoriser, pour les numéros ONU utilisés pour le transport de GPL, l'ajout d'éther méthylique jusqu'à un pourcentage en masse de 12 %.

- Transport de liquides organiques porteurs d'hydrogène

Outil important de la décarbonation des systèmes énergétiques, l'hydrogène peut certes être transporté à l'état de gaz sous haute pression ou de gaz liquéfié réfrigéré, mais il est également possible de lier chimiquement ses molécules à un substrat liquide organique, ou « liquide organique porteur d'hydrogène ». L'hydrogène lié chimiquement ne peut pas être libéré dans les conditions normales de transport et offre donc des avantages élevés en matière de sécurité par rapport au transport sous haute pression ou sous forme liquéfiée réfrigérée. Concernant la sécurité lors du transport, il faut cependant tenir compte du fait que des résidus d'hydrogène physiquement dissous, c'est-à-dire non lié chimiquement, peuvent subsister dans le liquide porteur à l'issue du processus de liaison de l'hydrogène au liquide en question (hydrogénation). Bien que le risque de formation d'une atmosphère explosive dû à cet hydrogène physiquement dissous soit très faible, même dans des conditions extrêmes, une valeur limite a été définie.

- Accumulateurs au sodium ionique installés dans des engins de transport

Depuis quelques années, les règlements pour le transport de marchandises dangereuses applicables aux différents modes de transport comportent des prescriptions concernant les engins de transport servant au stockage d'énergie dans lesquels sont installées des batteries au lithium fixes. Or des accumulateurs au sodium ionique sont désormais également utilisés en raison de leur bonne résistance aux basses températures, de leur prix abordable et de la profusion de la matière première. Il a donc été décidé de définir des numéros ONU distincts selon le type de batterie installé, et ce de manière à communiquer plus précisément aux services d'intervention d'urgence et aux intervenants du transport la composition chimique des batteries ou accumulateurs contenus dans les engins de transport et à permettre, s'il y a lieu, l'affectation de dispositions de transport particulières correspondant à cette composition.

- Appareils d'imagerie par résonance magnétique

Les appareils d'imagerie par résonance magnétique (IRM) contiennent de l'hélium, qui a pour rôle de refroidir les électro-aimants à un niveau proche du zéro absolu afin d'obtenir la supraconductivité des bobines. Les anciens modèles renfermaient entre 125 kg et 250 kg d'hélium liquéfié réfrigéré, les modèles plus récents seulement 1,5 kg d'hélium comprimé, au maximum. À l'instar d'autres objets dangereux contenant des quantités comparables de gaz ininflammables et non toxiques, les appareils IRM de dernière génération sont exemptés des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses.

- Équipements de service en matière plastique renforcée de fibres installés sur des citernes mobiles

Les prescriptions pour la construction et le contrôle de citernes mobiles avec réservoir en matière plastique renforcée de fibres (PRF), introduites dans les éditions 2023 des règlements relatifs aux marchandises dangereuses applicables aux différents modes de transport, ont été complétées par des prescriptions pour les équipements de service en PRF, lesquels peuvent être utilisés tant sur des réservoirs en PRF que sur des réservoirs en métal.

- Suppression du double agrément des citernes

À des fins d'efficacité pratique, de nombreux conteneurs-citernes disposaient jusqu'ici à la fois d'un agrément comme conteneur-citerne RID/ADR/ADN et d'un agrément comme citerne mobile multimode. Or, les prescriptions pour ces deux types de conteneurs-citernes ne coïncident pas toujours. Par conséquent, le double agrément ne sera plus possible à partir du 1^{er} janvier 2030. Pour toute citerne aujourd'hui doublement agréée, c'est lors de la première épreuve périodique survenant après le 1^{er} juillet 2031 qu'il devra être décidé si la citerne devra être exploitée exclusivement comme conteneur-citerne RID/ADR ou comme citerne mobile. Cette décision étant lourde de conséquences pour le secteur, il est encore discuté de mesures palliatives.

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

Parmi ses principales activités en 2025, le département du transport des marchandises dangereuses a travaillé sur les dernières modifications devant entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2027. Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID s'est réuni pour sa 19^e session du 18 au 21 novembre 2025 à Luxembourg, sur invitation du Luxembourg.

Approbation des textes adoptés en 2023, 2024 et 2025

Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a approuvé un document préparé par le Secrétariat contenant tous les textes consolidés adoptés par la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2024 et 2025 et par le Groupe de travail permanent lui-même en 2023 et 2024. Ne restent en suspens que les textes sur lesquels la Réunion commune doit encore prendre une décision finale en mars 2026.

Transport des très grands conteneurs-citernes en wagons isolés

Étant donné que les conteneurs-citernes sont habituellement transportés en trains complets, les prescriptions du RID pour la résistance des conteneurs-citernes et de leurs moyens de fixation se basent sur une utilisation avec restrictions de manœuvre, avec la valeur d'accélération maximale de 2g prescrite dans le RID. Les restrictions de manœuvre visent à garantir que les vitesses de tamponnement ne dépassent pas 7 km/h. Compte tenu des efforts déployés pour que tous les wagons porte-conteneurs – même ceux transportant les très grands conteneurs-citernes – puissent être utilisés sans restrictions de manœuvre, le Groupe de travail permanent a décidé d'introduire une clarification dans le RID. La discussion pourra se poursuivre ultérieurement, dès que les travaux de définition d'une nouvelle classe de conteneurs-citernes seront conclus. Une valeur de conception de 3g pour les très grands conteneurs-citernes devrait également être définie.

Transfert dans les PTU et STI des exigences du RID en matière de technique des véhicules applicables aux wagons destinés au transport de marchandises dangereuses

À sa 16^e session en novembre 2023, le Groupe de travail permanent avait décidé de transférer dans les prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'OTIF et dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) du système ferroviaire de l'Union européenne les exigences en matière de technique des véhicules applicables aux wagons destinés au transport de marchandises dangereuses qui ne figuraient jusqu'alors que dans le RID, et de ne garder dans le RID que les objectifs de protection. Les nouvelles prescriptions du RID et les PTU et STI modifiées devant nécessairement entrer en vigueur simultanément, la date du 1^{er} janvier 2027 avait été fixée.

Quelques adaptations et ajouts ont entre temps été apportés aux textes convenus. En matière de dispositions transitoires, il avait été supposé que les wagons-citernes pourraient être marqués avec les nouveaux codes des dispositions spéciales d'équipement des wagons (WE) lors de la première épreuve périodique survenant après le 1^{er} janvier 2027. Or, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer a depuis constaté que ce marquage ne pourra être réalisé qu'après agrément du wagon par un organisme notifié ; le Groupe de travail permanent s'est donc à nouveau penché sur les dispositions transitoires.

Compte tenu de la durée de vie estimée à 40 ans des wagons-citernes et étant donné que ceux-ci pourront encore être agréés sur la base du RID 2025 (c'est-à-dire selon les compétences actuelles et sans indication des codes WE) jusqu'au 31 décembre 2032, le Groupe de travail permanent a estimé à la majorité que les dispositions spéciales actuelles qui seront remplacées par les nouvelles dispositions spéciales d'équipement des wagons devront tout de même continuer de figurer dans le RID pour des raisons de facilité d'utilisation. Un groupe de travail informel doit encore se pencher sur la question, de sorte que ces travaux ne seront conclus qu'en mai 2026.

Pare-étincelles

La nouvelle PTU Wagons et la nouvelle STI Wagons comprendront à l'avenir des exigences techniques relatives aux pare-étincelles, lesquels doivent être contrôlés pour ce qui est de l'inflammabilité et la possibilité de propagation de flamme.

Pour les matières explosibles, le RID prévoit depuis longtemps des exigences d'équipement des wagons avec des pare-étincelles. Le Groupe de travail permanent a décidé d'introduire une nouvelle disposition spéciale d'équipement des wagons renvoyant aux PTU et STI Wagons en ce qui concerne les spécifications des pare-étincelles.

Emploi du terme « véhicule » dans le RID

Largement employé dans le RID, le terme « véhicule » y désigne parfois tant les véhicules ferroviaires que les véhicules routiers, et parfois uniquement les véhicules routiers. Sur la base d'une analyse exhaustive des prescriptions réalisée par le Secrétariat de l'OTIF, le Groupe de travail permanent a décidé d'un certain nombre de modifications au RID.

Mesures de sécurité pour le transport d'ammoniac

Le Groupe de travail permanent s'est penché sur un accident ferroviaire survenu le 25 décembre 2022 en Serbie : un wagon-citerne a déraillé, puis glissé sur son couvercle de trou d'homme, endommageant plusieurs boulons, ce qui a finalement provoqué la fuite de grandes quantités d'ammoniac. Gaz toxique et inflammable pouvant causer des irritations cutanées, des lésions oculaires, des problèmes respiratoires, voire la mort par asphyxie, l'ammoniac est transporté en grandes quantités et sert notamment à la fabrication d'engrais. Porteur d'hydrogène efficace et substitut plus écologique aux combustibles fossiles, ce gaz pourrait jouer à l'avenir un rôle clé dans la transition énergétique et son transport pourrait donc connaître un essor important.

Le Groupe de travail permanent envisage comme solutions possibles pour éviter de tels accidents que le couvercle de trou d'homme, ou tout du moins les boulons, soient renforcés. Une solution devrait être cherchée non pas pour une seule matière, mais également pour les autres gaz présentant des propriétés toxiques et corrosives. Étant donné que les éléments de construction en saillie devraient également être évités pour d'autres équipements du réservoir, tels que les soupapes de sécurité, et qu'il conviendrait de rechercher une solution similaire pour les conteneurs-citernes et les véhicules-citernes, il a été recommandé de poursuivre la discussion dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

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

Le Secrétariat de l'OTIF s'emploie depuis longtemps, avec succès, à faire avancer l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS applicable dans les États membres de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). Hormis quelques États européens, la majorité des membres de l'OSJD sont des États asiatiques. Sur la base des modifications introduites dans l'édition 2025 du RID, l'annexe 2 au SMGS a elle aussi été modifiée avec entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2025.

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

Des guides concernant l'application et la mise en œuvre des différents appendices à la COTIF ont été élaborés et publiés par le Secrétariat de l'OTIF dans le but de faciliter l'adhésion à la COTIF des États intéressés. Le guide sur l'appendice C à la COTIF (RID) élaboré par le département du transport de marchandises dangereuses a été mis à jour par le Groupe de travail permanent afin d'y refléter le transfert dans les PTU et STI des exigences du RID en matière de technique des véhicules applicables aux wagons destinés au transport de marchandises dangereuses.

La coopération avec d'autres organisations

L'OTIF a participé aux réunions du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) de la CEE-ONU, du Groupe d'experts pour le transport de marchandises dangereuses de la Commission européenne et du Groupe d'experts pour le transport de marchandises dangereuses de l'UIC.

De plus, l'OTIF a pris part à un atelier TAIEX consacré au transport de marchandises dangereuses, et en particulier au Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), co-organisé par le ministère albanais de l'infrastructure et de l'énergie, les autorités portuaires de Durrës (Albanie), le ministère monténégrin de la mer et le Secrétariat permanent de la Communauté des transports. Elle y a présenté d'une part la réglementation pour les marchandises dangereuses en contexte international et intermodal, et d'autre part les nouveautés du RID/ADR 2025.

Perspectives 2026

La Réunion commune RID/ADR/ADN poursuivra et clora en mars 2026 ses travaux sur les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Elle traitera principalement les questions sur lesquelles n'ont pu être conclues les discussions de la Réunion commune en septembre 2025 et du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2025.

Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID tiendra une session de deux semaines en mai 2026, lors de laquelle les modifications au RID prévues pour une entrée en vigueur en 2027 seront adoptées. La Commission d'experts du RID se réunira dans la foulée pour arrêter formellement les modifications 2027.

Résultats 2025

24-28 mars 2025	Réunion commune RID/ADR/ADN, à Berne
15 et 16 avril 2025	Groupe de travail ad hoc sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec le Règlement type de l'ONU, à Genève
17-25 septembre 2025	Réunion commune RID/ADR/ADN, à Genève
18-21 novembre 2025	19 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, à Luxembourg

Participation active au groupe de travail informel sur les références à l'autorité compétente dans le RID/ADR/ADN

Participation active aux réunions de l'OSJD dans le domaine du transport des marchandises dangereuses

Participation active aux réunions de l'UIC dans le domaine du transport des marchandises dangereuses

Participation active à l'atelier TAIEX sur le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), à Kotor au Monténégro

Publication de six articles dans le Bulletin des transports internationaux ferroviaires consacrés aux évolutions juridiques du RID

PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE SÛRE – DE L'ÉCHANGE DES VÉHICULES À UNE EXPLOITATION VÉRITABLEMENT INTERNATIONALE DES TRAINS

L'interopérabilité technique concerne les questions relevant des RU ATMF et des RU APTU, principalement l'admission des véhicules au trafic international, leur maintenance et leur utilisation internationale. Sont également incluses les questions relevant du futur appendice H (RU EST) relatif à l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

En 2025, la Commission d'experts techniques a tenu sa 17^e session ; son groupe de travail permanent (WG TECH) s'est quant à lui réuni pour ses 55^e, 56^e et 57^e sessions. Toutes ces réunions ont été organisées au format hybride, c'est-à-dire que la participation était possible en présence ou à distance.

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

En vertu de l'article 20 de la COTIF et des RU APTU, la Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption des prescriptions techniques uniformes (PTU), qui établissent des règles harmonisées pour le système ferroviaire.

Entamé en 2023 dans le but de tenir compte du progrès technique et de préserver l'alignement sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'UE, le projet de révision de la plupart des PTU s'est conclu en 2025. La Commission d'experts techniques a réparti les travaux en deux phases : la première portant sur les PTU relatives aux wagons, la seconde sur le reste des PTU. Parallèlement, plusieurs guides et documents explicatifs ont également été mis à jour. Conclue en 2024, la première phase de révision des PTU a concerné les PTU Wagons, Bruit et CTCL, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2025. Les PTU LOC&PAS, PMR, Infrastructure et Marquage ont ensuite été révisées par la Commission d'experts techniques en juin 2025 et sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2026. De plus amples informations concernant les PTU et autres documents sont présentées plus loin (voir objectif 11).

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

L'objectif n° 10 du programme de travail 2024-2025 de l'OTIF liste huit principes sous-tendant les futures évolutions des dispositions techniques de la COTIF, dont les PTU, établis par la Commission d'experts techniques en 2023. Axés sur la pertinence et l'efficacité des règles, ces principes visent à en promouvoir l'application dans le plus large espace géographique possible, à garantir la compatibilité avec le droit de l'UE et à permettre différents niveaux d'interopérabilité.

En 2025, le WG TECH a discuté et peaufiné quatre documents stratégiques préparés par le Secrétariat, centrés sur l'extension du champ d'application juridique et technique des règles d'interopérabilité de l'OTIF pour inclure la numérisation, les nouveaux marchés dans des espaces géographiques différents et l'application au trafic national. La Commission d'experts techniques examinera ces documents en 2026.

Consacré à la transformation numérique et au rôle de l'OTIF dans les transports internationaux ferroviaires, le premier document présente des aspects clés de la numérisation ferroviaire à travers une exploration de cas d'utilisation, comme le suivi des marchandises et la gestion des capacités, ainsi que des initiatives de l'Union européenne et de l'ONU. Il définit la contribution potentielle de l'OTIF, en se concentrant sur la promotion de l'harmonisation des formats de données, l'élaboration de règles communes pour les registres administratifs et la recommandation d'interfaces et de pratiques d'application afin d'éviter la fragmentation.

Le deuxième document aborde les développements liés à la télématique dans l'Union européenne – en particulier la fusion des anciennes STI ATF (fret) et ATV (voyageurs) en une seule et unique STI Télématique – et leurs incidences sur la prescription technique uniforme concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF). Il analyse les défis posés par le maintien de la compatibilité entre droit de l'UE et droit de l'OTIF et propose des options pour l'avenir de la PTU ATF.

Le troisième document étudie la faisabilité du développement de wagons plurisystèmes pour le trafic de marchandises entre la région du Conseil de coopération du Golfe (CCG) et l'Europe, à l'aide d'une analyse comparative entre les PTU de l'OTIF, qui sont basées sur la performance, et les exigences hautement normalisées, et basées sur des règles, de l'Association américaine des chemins de fer (AAR), qui utilise le CCG. Si le cadre juridique fondamental de l'OTIF peut généralement s'adapter à des systèmes techniquement différents, il reste toutefois difficile de concilier des normes contradictoires pour les composants critiques, tels que les systèmes d'accouplement et de freinage. Il est proposé dans le document que les wagons pourraient satisfaire aux deux ensembles de normes pour l'ensemble de leur domaine d'utilisation ; sont également abordés la formation de nouvelles annexes aux PTU et le dialogue avec les autorités du CCG.

Le quatrième et dernier document porte sur l'application au trafic national des règles techniques de l'OTIF, en particulier par les États parties non membres de l'UE, étant donné que les règles de l'UE appliquées de leur côté par les États membres de l'UE ne distinguent pas entre trafic national et international. Il explore les avantages et la faisabilité d'un alignement volontaire par les États de leurs exigences nationales en matière d'homologation des véhicules sur les PTU de l'OTIF, l'objectif étant de réduire les charges administratives, de réaliser des économies d'échelle grâce à la normalisation et d'accroître la sécurité juridique pour le secteur ferroviaire. Il propose en outre des solutions pour atténuer les obstacles potentiels comme l'existence de caractéristiques techniques propres au réseau.

11. Maintenir à jour la réglementation dérivée des RU APTU

Le tableau ci-après récapitule l'ordre de priorité établi dans le programme de travail 2024-2025 de l'OTIF pour la révision des PTU et les résultats obtenus.

Priorité (ordre descendant)	Résultat
PTU relatives aux wagons (PTU Wagons, PTU Bruit)	Versions révisées entrées en vigueur le 1 ^{er} janvier 2025 En 2025, le WG TECH a discuté de modifications supplémentaires à la PTU Wagons, qui seront proposées à l'adoption en 2026.
PTU relatives à l'utilisation des véhicules en trafic international (PTU CTCl, PTU Marquage)	Version révisée de la PTU CTCl entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2025 Version révisée de la PTU Marquage entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2026
PTU relatives aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs (PTU LOC&PAS, PTU PMR)	Versions révisées entrées en vigueur le 1 ^{er} janvier 2026 En 2025, le WG TECH a discuté de modifications supplémentaires à la PTU LOC&PAS, qui seront proposées à l'adoption en 2026.
PTU relative aux applications télématiques (PTU ATF)	En 2025, le WG TECH a discuté des conséquences de la révision des STI de l'UE relatives à la télématique sur la PTU ATF. Ces travaux se poursuivront en 2026.
PTU Infrastructure	Version révisée entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2026

Les PTU modifiées en 2025 pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026 sont présentées ci-après.

Révision de la PTU LOC&PAS

La PTU LOC&PAS définit les exigences applicables aux locomotives, y compris celles utilisées pour les services de fret, et au matériel roulant pour le transport de voyageurs. La conformité à cette PTU est obligatoire pour les nouveaux véhicules admis au trafic international et, dans certains cas, pour les véhicules réaménagés. Ajout majeur à la PTU LOC&PAS 2026, les nouvelles exigences facultatives pour les voitures interchangeables permettent leur admission dans un large domaine d'utilisation dans le cadre d'une unique procédure, ce qui en facilitera l'utilisation internationale. Par ailleurs, des exigences ont été introduites concernant la compatibilité des locomotives avec les dispositifs de prévention et de détection des dérailements installés sur les wagons de marchandises. Les règles de mise en œuvre ont également été mises à jour de manière à clarifier la manière dont la PTU s'applique aux nouveaux wagons construits selon une conception existante, et aux wagons existants lorsqu'ils sont réaménagés ou renouvelés. De plus, certaines références au droit de l'UE ont été mises à jour et des règles particulières de mise en œuvre ont été introduites.

Révision de la PTU PMR

La PTU PMR définit les exigences en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite. Les exigences relatives au matériel roulant de transport de voyageurs admis au trafic international sont d'application obligatoire ; les exigences concernant les gares sont d'application recommandée. Les modifications apportées dans la version 2026 introduisent des clarifications concernant le champ d'application, les signaux d'avertissement sonore des portes et les règles de mise en œuvre.

Révision de la PTU Infrastructure

Applicable à l'infrastructure ferroviaire utilisée en trafic international, la PTU Infrastructure a pour objet de promouvoir la compatibilité entre les lignes et réseaux voisins sans compromettre la cohérence entre lignes internationales et réseau national. Son application n'est certes pas obligatoire, mais recommandée, en particulier sur les lignes utilisées en grande partie pour le trafic international. Les États peuvent déclarer qu'une ligne particulière est conforme à la PTU, mais seulement si la conception, la construction et l'évaluation de la conformité de la ligne satisfont à toutes les exigences de celle-ci. La version révisée de 2026 clarifie le champ d'application de la PTU et inclut de nouvelles exigences pour le transport combiné.

Révision de la PTU Marquage

La PTU Marquage définit les exigences obligatoires pour le marquage extérieur des véhicules ferroviaires utilisés en trafic international. Un élément clé en est la composition et l'application du numéro unique du véhicule. La version 2026 ne comporte pas de modifications de fond : les références au droit de l'UE ont été mises à jour et certaines dispositions clés ont été reformulées à des fins de clarté.

Mise à jour de l'appendice I à la PTU ATF

L'appendice I à la PTU ATF liste les références des documents techniques comportant les codes logiciels nécessaires à l'échange d'informations et à la mise en œuvre harmonisée des dispositions de la PTU ATF. La mise à jour régulière de ces documents techniques entraîne la mise à jour de l'appendice I.

Élaboration de guides et documents explicatifs

Grande réalisation de 2024, la première version d'un guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF a été publiée.

Préparé par le Secrétariat, le guide décrit les exigences pour la mise en œuvre de ces deux appendices à la COTIF, ainsi que les divers rôles et responsabilités liés à leur application. Il sert de référence pratique pour les membres de l'OTIF, en particulier leurs autorités, organismes et acteurs du secteur ferroviaire, ainsi que pour les États intéressés par une adhésion à la COTIF. La Commission d'experts techniques en a approuvé une seconde version révisée en 2025 (disponible [ici](#)).

Le travail de mise à jour des guides d'application et documents explicatifs de différentes PTU s'est poursuivi en 2025. Tandis que les guides d'application des PTU sont basés sur les guides d'application des STI publiés par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, les documents explicatifs sont des textes authentiques de l'OTIF. La Commission d'experts techniques a approuvé les guides d'application mis à jour pour la PTU Wagons et la PTU Bruit, ainsi qu'un document explicatif sur la PTU Marquage. Le WG TECH a quant à lui examiné des projets de mise à jour des guides d'application de la PTU LOC&PAS et de la PTU PMR ; ces textes seront soumis à la Commission d'experts techniques pour approbation en 2026.

Le tableau ci-dessous récapitule l'état de chaque PTU et les activités y afférentes menées en 2025.

Liste et état des PTU

Dénomination courte	Objet	Entrée en vigueur de la dernière version	État
PTU GEN-A	Exigences essentielles	1.12.2017	Stable
PTU GEN-B	Sous-systèmes	1.6.2019	Stable
PTU GEN-C	Dossier technique	1.12.2017	Stable
PTU GEN-D	Procédures d'évaluation (modules)	1.10.2012	Stable
PTU GEN-E	Qualifications et indépendance des organismes d'évaluation	1.1.2024	Stable
PTU GEN-G	Méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques	1.1.2024	Stable
PTU Wagons	Wagons de marchandises	1.1.2025	Modifications proposées pour adoption en 2026, visant notamment une mise en adéquation avec le RID
PTU Bruit	Bruit du matériel roulant	1.1.2025	Stable
PTU LOC&PAS	Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs	1.1.2026	Modifications proposées pour adoption en 2026, visant à inclure les voitures d'accompagnement Guide d'application à mettre à jour
PTU Marquage	Marquage externe des véhicules	1.1.2026	Stable
PTU PMR	Accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite	1.1.2026	Stable Guide d'application à mettre à jour
PTU ATF	Applications télématiques au service du fret	1.1.2026	À réviser en vue d'une harmonisation avec la STI Télématique
PTU Infrastructure	Infrastructure	1.1.2026	Stable
PTU CTCI	Composition des trains et vérification de la compatibilité avec l'itinéraire	1.1.2025	Stable

Toutes les PTU et les guides y afférents sont disponibles [ici](#).

12. Maintenir à jour les RU ATMF

Le programme de travail 2024-2025 de l'OTIF abordait la possibilité de réviser les RU ATMF, en particulier pour en simplifier les règles, pour améliorer la corrélation entre les dispositions, pour limiter le risque d'interprétations divergentes et pour en faciliter l'application harmonisée. La Commission d'experts techniques s'est penchée sur la question en 2024 et a estimé que ces objectifs ne pouvaient être atteints que par une révision intégrale des RU ATMF sous la forme d'une nouvelle version consolidée. Elle a cependant décidé que des propositions en ce sens ne seront présentées à l'Assemblée générale – à laquelle incombe la décision finale – qu'une fois les modifications à l'article 34, § 3 à 6, et à l'article 35, § 4, de la COTIF adoptées par l'Assemblée générale à sa 13^e session (25-26.9.2018) entrées en vigueur. Dans l'attente de cette entrée en vigueur, il n'y pas eu de nouveaux développements en 2025.

Également mentionnées dans le programme de travail, les évolutions au sein de l'UE concernant les registres de véhicules, présentées par la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer au WG TECH en 2025, n'ont pas encore atteint un niveau de maturité permettant au WG TECH ou à la Commission d'experts techniques de discuter de la révision des règles de l'OTIF correspondantes.

En 2025, le WG TECH a examiné un projet de nouvelle version consolidée des dispositions relatives aux modèles uniformes de certificats, destiné à former l'annexe C des RU ATMF. Le but recherché est de définir la structure et la teneur des certificats, de même que les procédures relatives à leur délivrance, leur mise à jour, leur retrait et leur suspension ainsi qu'à leur consultation. Il s'agit également de garantir la cohérence et la compatibilité des informations dans tous les États parties, ainsi que leur compatibilité avec les registres de véhicules établis conformément aux règles de l'OTIF ou de l'UE. La teneur et la structure proposées des certificats correspondent aux spécifications des registres de véhicules de l'OTIF et à la PTU CTCl. Enfin, il est tenu compte de la délivrance par défaut des certificats au format numérique, bien qu'il reste possible de les émettre sur papier. Le projet sera présenté à la Commission d'experts techniques en 2026.

En 2025, le WG TECH a préparé un document explicatif, à la lumière des problèmes mis en évidence par l'expérience de la Türkiye concernant l'application des règles ECE. Ce document analyse quatre questions spécifiques : la visibilité des capacités techniques de l'ECE en matière de maintenance, la surveillance de l'organisme de certification lors de l'externalisation, le risque de modifications non vérifiées des véhicules lors d'un changement d'ECE et la traçabilité limitée des activités dans les rapports d'activité. Le WG TECH a préféré traiter ces questions au moyen de notes explicatives plutôt que de modifications des règles. Par conséquent, un projet de guide non contraignant visant à promouvoir l'application uniforme des règles ECE sera proposé à la Commission d'experts techniques en 2026.

Le tableau ci-dessous récapitule l'état de la réglementation dérivée des RU ATMF.

Liste et état de la réglementation dérivée des RU ATMF

Reference	Objet	Entrée en vigueur de la dernière version	État
Annexe A	Règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECE)	1.4.2021	Stable
Annexe B	Règles, directives et explications concernant les dérogations	1.1.2023	Stable
Certificats (nouveau : annexe C)	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	Nouvelle version proposée à l'adoption en 2026 en tant qu'annexe C aux ATMF
Registres	Spécifications des registres de véhicules visés à l'article 13 des ATMF	1.4.2021	Stable

Toutes les règles dérivées des RU ATMF et les guides y afférents sont disponibles [ici](#).

13. Élaborer les annexes aux RU EST

Les RU EST ont été adoptées par l'Assemblée générale à sa 13^e session en 2018, mais les conditions à leur entrée en vigueur ne sont pas encore remplies. L'Assemblée générale a recommandé que la Commission d'experts techniques prépare dans l'intervalle des projets d'annexes aux RU EST, lesquels pourront ensuite être adoptés sans délai par la Commission d'experts techniques une fois les RU EST en vigueur. L'OTIF travaille sur ces annexes depuis 2021.

En 2025, la Commission d'experts techniques a conclu l'élaboration des projets d'annexes en réexaminant le projet d'annexe D relative à une méthode de sécurité commune pour la surveillance. Le tableau ci-dessous récapitule l'état d'avancement de la préparation de la future réglementation dérivée des RU EST.

Liste et état des projets d'annexes aux RU EST

Référence	Objet	État
Annexe A	Méthode de sécurité commune relative aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité	Examinée par la CTE en 2022
Annexe B	Méthode de sécurité commune en matière de contrôle	Examinée par la CTE en 2022
Annexe C	Procédures harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité	Examinée par la CTE en 2023
Annexe D	Méthode de sécurité commune aux fins de surveillance	Examinée par la CTE en 2024 Examinée par la CTE en 2025

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

Engagées en 2022, la veille et l'évaluation par la Commission d'experts techniques de la mise en œuvre et de l'application des règles par les États parties s'est poursuivie en 2025 dans le droit-fil des étapes précédentes, grâce à un plan de promotion de l'application pleine et entière des RU ATMF étant entendu que leur non-mise en œuvre compromet la sécurité et l'interopérabilité. En 2025, les États parties aux ATMF étaient au nombre de quarante-trois : vingt-cinq d'entre eux, également membres de l'UE, mettaient *de facto* en œuvre les RU ATMF via leur mise en œuvre du droit de l'UE ; les dix-huit États non membres de l'UE ont quant à eux été classés en trois groupes à l'aune d'indicateurs objectifs (par exemple, notification des autorités compétentes et des entités enregistrées) et subjectifs (participation aux réunions de l'OTIF, réponse aux sondages) déterminés. Six États parties ont été classés dans le groupe A, sachant que leur mise en œuvre des RU ATMF et leur implication dans les travaux de l'OTIF ne faisaient pas question. Les douze États parties restants ont été classés dans le groupe B ou C, indiquant soit une mise en œuvre limitée des RU ATMF, soit une faible participation aux travaux de l'OTIF, soit les deux. Le Secrétariat a pris contact avec ces États parties dans l'objectif de leur proposer un accompagnement ciblé ; divers échanges ont ainsi pu être organisés avant la fin de l'année 2025. Ces travaux se poursuivront en 2026.

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

Les préparatifs en vue de la migration des exigences relatives aux véhicules du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) vers les PTU et les STI touchent à leur fin. Cette migration permettra d'assurer la cohérence, d'éliminer les doublons réglementaires et de maintenir les normes de sécurité les plus élevées pour le transport international des marchandises dangereuses.

Les modifications à la PTU Wagons préparées en 2025 comprennent l'ajout d'exigences relatives aux pare-étincelles pour des modèles de wagons spécifiques (tels que les wagons avec freins agissant sur la table de roulement et les wagons plats) et l'introduction de nouvelles marques relatives aux équipements des wagons (marques « WE ») pour les nouveaux wagons. L'objectif est de s'assurer que les exigences techniques régissant les véhicules sont pleinement intégrées dans le cadre juridique de l'interopérabilité technique. Les modifications requises seront soumises à la Commission d'experts techniques pour adoption en 2026 et devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2027, en même temps que la version 2027 du RID. Se conclura ainsi la transition des exigences relatives aux véhicules du RID vers les PTU et STI, fruit de presque une décennie de travail.

Perspectives 2026

9 juin 2026	18 ^e Commission d'experts techniques, à Berne
10-11 juin 2026	58 ^e WG TECH, à Berne
9 septembre 2026	59 ^e WG TECH, à Berne
10 novembre 2026	60 ^e WG TECH, lieu à confirmer

Résultats 2025

17 et 18 juin 2025	17 ^e Commission d'experts techniques, à Berne
19 juin 2025	55 ^e WG TECH, à Ittigen (accueilli par la Suisse)
9 septembre 2025	56 ^e WG TECH, à Berne
18 novembre 2025	57 ^e WG TECH, à Bruxelles (accueilli par la Commission européenne)

Publication de cinq articles relatifs à l'interopérabilité technique dans le Bulletin de l'OTIF

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

Essentielles au bon fonctionnement du Secrétariat de l'OTIF, les fonctions support permettent aux départements chargés du développement du droit ferroviaire international de se concentrer sur leur cœur d'activité et sur l'accompagnement des États membres de l'OTIF dans la mise en œuvre et l'application de ce droit. Elles simplifient les opérations quotidiennes sur les plans organisationnel et logistique et garantissent une gestion efficace des ressources de l'Organisation.

Le département de l'administration et des finances est responsable de la gestion administrative et financière.

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

Les travaux de rénovation se sont achevés comme prévu au printemps 2025 et le Secrétariat a réemménagé au siège nouvellement rénové en août 2025. Grâce à la grande implication du personnel, la continuité des opérations a pu être garantie durant cette période et le réemménagement s'est déroulé sans encombre.

La rénovation du siège a grandement élargi la capacité de l'Organisation à accueillir des réunions, en la dotant d'une salle de conférence moderne, ainsi que de cabines et d'équipements de pointe pour l'interprétation. Par ailleurs, il est désormais possible à des utilisateurs externes de louer la salle de conférence tout équipée et de profiter ainsi d'un cadre historique pour leurs réunions.

En 2025, le Secrétariat de l'OTIF a pu accueillir trois réunions de l'OTIF dans sa nouvelle salle de conférence (Groupe de travail TECH, Comité administratif et Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale).

17. Secrétariat du Comité administratif

En 2025, la responsabilité générale pour l'organisation et la gestion du secrétariat du Comité administratif, auparavant confiée au département de l'administration et des finances, est passée sous la supervision directe du Secrétaire général.

Deux sessions du Comité administratif dans sa nouvelle composition ont été organisées, l'une à Vienne, l'autre à Berne. Plusieurs décisions importantes pour la modernisation et la restructuration de l'OTIF y ont été adoptées. En plus de ses tâches récurrentes annuelles, comme l'approbation du rapport de gestion financière, le Comité administratif a modifié son règlement intérieur, révisé le Règlement financier et comptable et le Statut du personnel, introduit un programme d'accueil en détachement et approuvé le programme de travail de l'Organisation pour 2026 et 2027, arrimé aux objectifs stratégiques à long terme.

18. Secrétariat de l’Autorité de surveillance du registre international relatif aux matériels ferroviaires créé par le Protocole de Luxembourg

En 2025, le département de l’administration et des finances a continué d’assurer le secrétariat de l’Autorité de surveillance du Protocole de Luxembourg. Il a notamment organisé la seconde session de l’Autorité de surveillance et la première session de la Commission d’experts.

Le département de l’administration et des finances a certes la charge des aspects organisationnels et administratifs des fonctions de secrétariat, mais un grand nombre de questions juridiques et de procédure se sont posées, dont le traitement a été confié au département juridique.

19. Gestion financière

Aux fins du contrôle des dépenses de l’Organisation, de premières mesures ont été prises pour optimiser les procédures administratives, y compris la réattribution de certaines responsabilités à la suite d’un départ à la retraite. Cela a permis de maintenir l’efficacité opérationnelle tout en limitant la nécessité de ressources supplémentaires.

Le budget 2025 se caractérise par la qualité de son estimation, avec un taux d’exécution budgétaire élevé, hors projets liés à la rénovation. Stables, les contributions des États membres restent la principale source de revenus de l’Organisation pour couvrir les dépenses.

20. Planification et gestion des ressources humaines

Le nouveau Secrétaire général a pris ses fonctions le 1^{er} janvier 2025. Comme souvent, ce changement de direction a donné lieu à des ajustements organisationnels et à la mise en place de nouvelles méthodes de travail. Ainsi, le nouveau Secrétaire général a introduit des mesures d'optimisation des ressources et de renforcement global de l'efficacité de l'Organisation.

Le Comité administratif a adopté une série de mesures visant à améliorer la gestion du personnel et à assurer une plus grande sécurité juridique. Il a également introduit un programme d'accueil en détachement, avec pour objectif de renforcer les liens institutionnels et la coopération avec les États membres.

Perspectives 2026

2026 sera encore une année chargée, avec en particulier le passage programmé au zéro-papier (ou presque).

Tout comme certaines des réunions organisées par les départements opérationnels, les réunions du Comité administratif et de l'Autorité de surveillance se tiendront au siège en 2026.

14 avril 2026	3 ^e session de l'Autorité de surveillance du Protocole de Luxembourg
19-20 mai 2026	142 ^e session du Comité administratif
2 décembre 2026	143 ^e session du Comité administratif

Résultats 2025

L'année 2025 a été particulièrement chargée. Plusieurs réunions et événements importants ont eu lieu :

23 avril 2025	2 ^e session de l'Autorité de surveillance du Protocole de Luxembourg
26-27 mai 2025	140 ^e session du Comité administratif
5-6 novembre 2025	141 ^e session du Comité administratif
5 novembre 2025	Inauguration du bâtiment rénové, avec large participation

ASSURER DES SERVICES LINGUISTIQUES DE HAUTE QUALITÉ

Les trois langues de travail de l'OTIF et ses domaines thématiques très différents du point de vue linguistique et sémantique 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.

21. Livrer dans les délais des traductions de grande qualité

Traduction et relecture

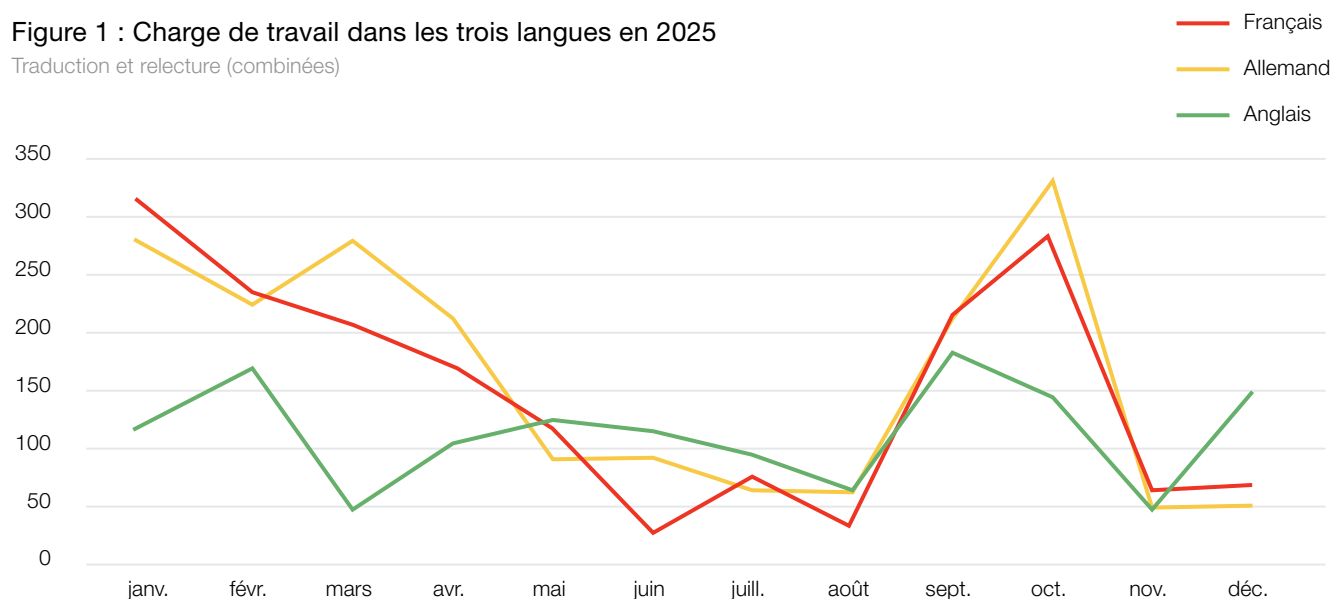
Le travail de traduction, cœur de métier du département, est restée en 2025 sa priorité absolue.

Charge de travail représentée en graphiques

L'évolution et la ventilation du nombre de pages¹ peuvent être plus aisément représentées à l'aide de graphiques et de chiffres concrets. Le premier graphique ci-après présente la charge de travail dans les trois langues. Le nombre de pages traduites et de pages relues par langue est détaillé dans les graphiques suivants.

Figure 1 : Charge de travail dans les trois langues en 2025

Traduction et relecture (combinées)



Dans l'ensemble, la situation suit un schéma similaire à l'année précédente, quoiqu'avec des pics plus marqués pour l'allemand et le français : la charge de travail a été visiblement plus élevée au premier semestre, en particulier pour la relecture (voir figures 2 et 3) en raison des volumineuses prescriptions techniques uniformes (PTU) préparées en janvier et février pour la session de la Commission d'experts techniques du mois de juin. En anglais, la charge de travail a été un peu plus équitablement répartie sur toute l'année.

Comme les années précédentes, les courbes pour l'allemand et le français sont comparables. La courbe anglaise s'en écarte, entre autres raisons parce qu'elle inclut la relecture de différents documents établis en anglais uniquement. Pour le reste, les pics de relecture en anglais précèdent généralement d'un ou deux mois les pics de traduction dans les deux autres langues. Ainsi, le bond de la courbe anglaise au mois de décembre devrait se retrouver en janvier et février dans les courbes allemande et française.

¹ Comme à l'accoutumée, la méthode de calcul se base sur une valeur de 330 mots par page normée. Dans d'autres organisations, ce nombre varie entre 250 et 350 mots par page normée.

Figure 2 : Traduction et relecture (français)

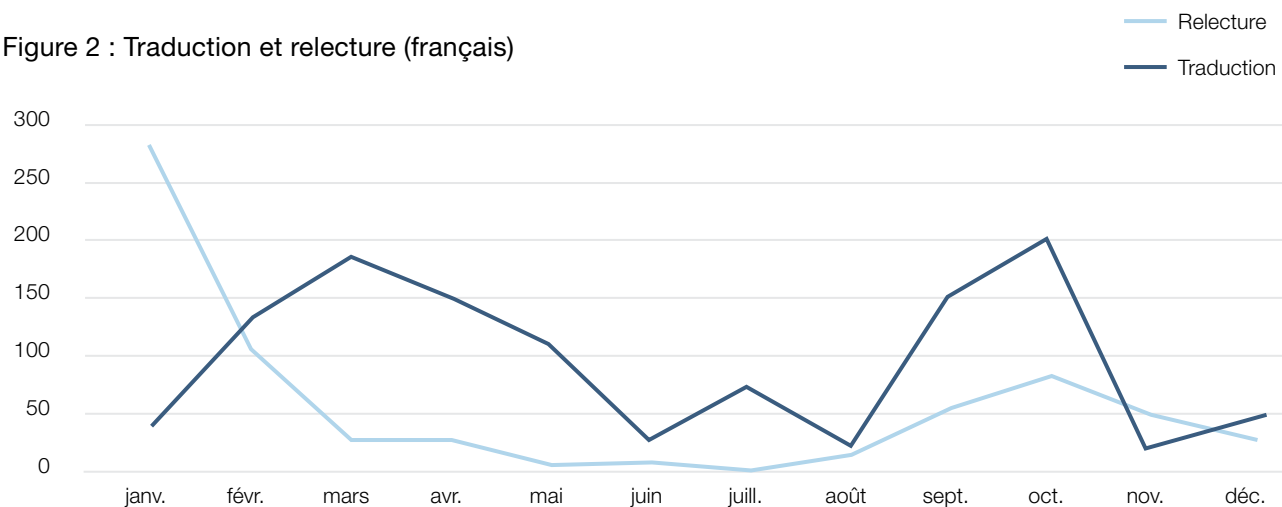
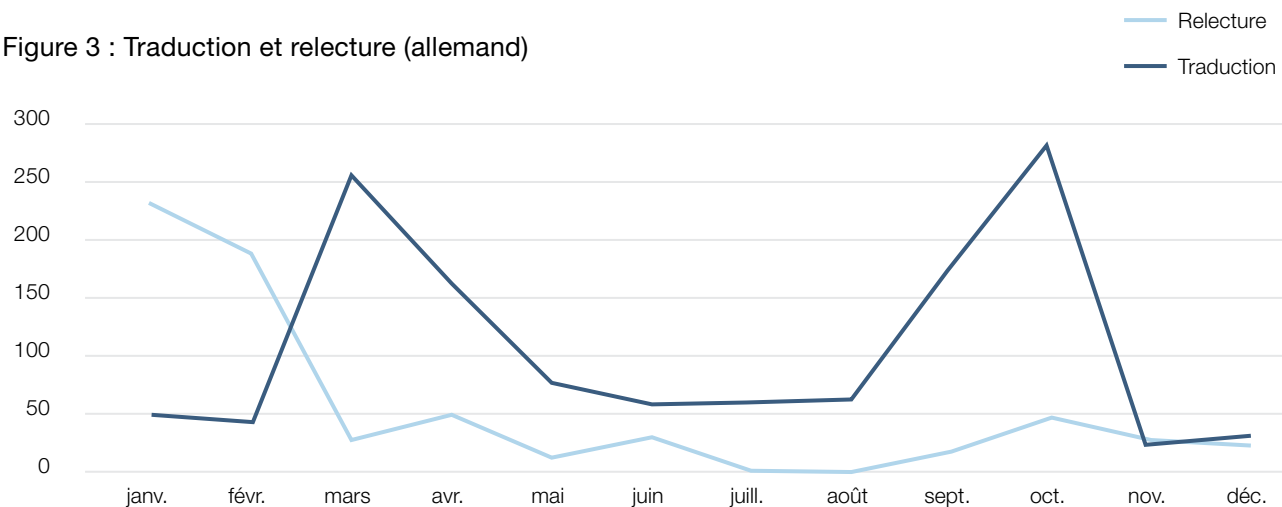


Figure 3 : Traduction et relecture (allemand)

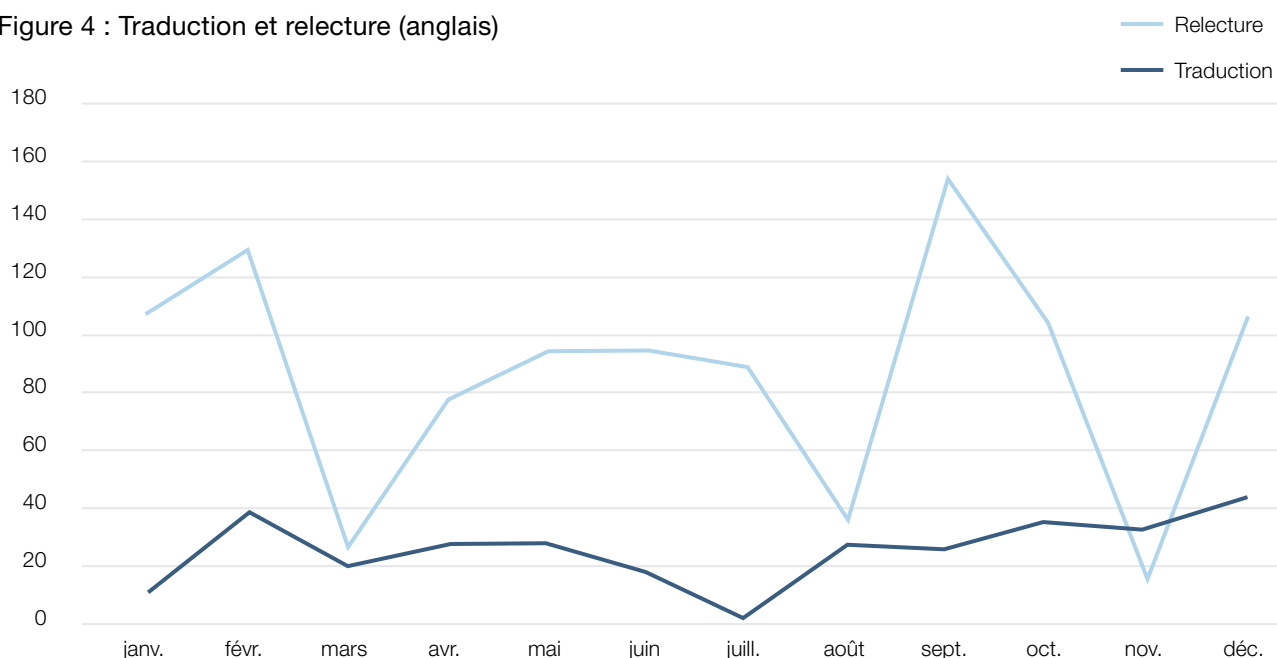


Les courbes de traduction et de relecture présentent de clairs parallèles en français et en allemand tout au long de l'année. Aux mois de janvier et février ont été traités les documents pour la Commission d'experts techniques et pour la Réunion commune², mais aussi les contributions au rapport d'activité et de premiers documents pour la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale. Le pic au mois de mars est principalement dû à la préparation de la 7^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, de la 140^e session du Comité administratif, ainsi que du bulletin. En avril, ce fut au tour du second

² Ne concerne que la langue allemande car les versions françaises et anglaises sont élaborées par l'ONU.

lot de documents pour la Commission d'experts techniques. Dès le mois de septembre ont commencé les traductions pour la 141^e session du Comité administratif, qui ont nécessité plus de temps cette fois-ci en raison de la refonte du Statut du personnel. Le mois le plus chargé a été le mois d'octobre, avec les documents pour la 8^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, des documents restants pour le Comité administratif et divers documents pour le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID. Il est à noter que les pics et les creux sont éventuellement un peu moins marqués en pratique puisque les documents sont entrés dans le fichier de statistiques le jour du début de la traduction mais que celle-ci peut s'étendre sur le mois suivant.

Figure 4 : Traduction et relecture (anglais)



Le large volume de relecture en anglais aux mois de janvier et de février est dû à la préparation de la Commission d'experts techniques et de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale. Le rebond de la courbe d'avril à juillet correspond d'abord à la préparation de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale et du Comité administratif, puis à la préparation du WG TECH, du retour du Secrétariat au siège rénové et de divers déplacements du Secrétaire général. Le pic de septembre, comme précédemment mentionné pour l'allemand et le français, reflète la préparation du Comité administratif, avec notamment la refonte du Statut du personnel. En octobre, ce sont les documents pour la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale qui ont été traités, puis en décembre a commencé la préparation de la 18^e session de la Commission d'experts techniques.

Charge de travail exprimée en chiffres

Le tableau ci-dessous présente une comparaison du nombre de pages traduites et relues entre 2020 et 2025.

Figure 5 : Nombre de pages traitées depuis 2020

	Français			Allemand			Anglais		
	Traduction	Relecture	Total	Traduction	Relecture	Total	Traduction	Relecture	Total
2020	549	575	1124	898	347	1245	469	824	1293
2021	898	1004	1902	1351	557	1908	722	1096	1818
2022	844	620	1464	1193	443	1636	560	889	1449
2023	899	567	1466	1155	376	1531	386	822	1208
2024	947	854	1801	1118	704	1814	523	1092	1615
2025	1125	663	1788	1275	658	1918	307	1037	1344

En allemand et en français, l'augmentation des volumes de traduction coïncide avec une diminution des relectures ; le volume total reste stable, voire en légère hausse. En anglais, le volume total est en baisse par rapport à 2024, mais dépasse le niveau de 2023.

La charge de travail en traduction étant restée élevée en allemand et en français et n'étant pas équitablement répartie tout au long de l'année, la coopération avec des traducteurs et traductrices externes a été poursuivie, ce qui a permis de décharger sensiblement le Secrétariat dans les périodes de pic. Au total, 89 pages³ ont été externalisées pour l'allemand (contre 157 en 2024) et 144 pour le français (contre 86), soit au total 233 pages. La réactivité des traducteurs et traductrices externes et la qualité de leurs traductions ont, cette année encore, apporté satisfaction. Au vu de la flexibilité offerte par cette solution et après analyse de la ventilation des externalisations sur l'année et de leur coût, il a été décidé de maintenir cette solution pour le moment.

³ Les traductions allemandes réalisées par le département du transport des marchandises dangereuses pour le domaine du RID et pour la Réunion commune ne sont pas incluses dans les externalisations.

Par suite de l'introduction d'un outil d'IA d'assistance à la traduction (DeepL Pro), des objectifs échelonnés ont été définis dans le but de réduire les externalisations à partir de 2025. Pour 2025, l'objectif de réduction de 8 % du nombre de mots externalisés par rapport à la moyenne des années précédentes a été tenu.

Répartition en pourcentage par domaine

Au-delà du nombre total de pages, la répartition par domaine d'activité de l'OTIF présente elle aussi un intérêt certain. À cet égard, la situation est la suivante :

Figure 6 : Répartition en pourcentage par domaine

	Français		Allemand		Anglais	
	Traduction	Relecture	Traduction	Relecture	Traduction	Relecture
Administration	10,4 %	9,2 %	13,6%	2,7 %	11,2 %	9,7 %
Communication	6,9 %	16,4 %	6,5%	25,3 %	39,3 %	5,0 %
Droit	45,1 %	9,8 %	35,5%	5,3 %	12,3 %	28,3 %
RID	6,6 %	3,7 %	15,2%	0 %	36,8 %	1,9 %
Technique	14,2 %	55,7 %	11,6%	61,7 %	0 %	28,9 %
SG	16,4 %	5,1 %	16,9%	3,9 %	0,4 %	25,4 %
Luxembourg	0 %	0 %	0%	0 %	0 %	0,5 %
Divers	0,5 %	0,2 %	0,7%	1,1 %	0 %	0,2 %

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

Hormis quelques « tâches de routine » courantes (mises à jour, corrections et ajouts aux entrées terminologiques existantes, ainsi que création de nouvelles entrées pendant le processus de traduction) et quelques légères adaptations de la structure de la base de données pour une plus grande facilité d'emploi, aucune activité terminologique significative n'a été menée en 2025.

Très prenantes, certaines activités comme l'essai de divers outils d'IA d'assistance à la traduction, la définition de flux de traduction internes au Secrétariat ainsi que diverses tâches administratives liées à la rationalisation des processus de travail ont fait passer au second plan en 2025 le deuxième projet à long terme du département de la traduction, à savoir l'élaboration d'un code de rédaction interne de l'OTIF.

23. Format des réunions et interprétation

À l'exception de la Commission d'experts techniques, organisée au format hybride, toutes les réunions se sont déroulées en présence. Il en est allé de même pour l'interprétation qui a été réalisée en cabine, sur place.

Le tableau suivant compare le nombre de jours d'interprétation dans les trois langues de travail de l'OTIF depuis 2019 :

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Anglais	22	15	19	20	20	19	20
Allemand	16	11	19	19	26	21	26
Français	16	11	19	19	19	18	20

La situation est stable depuis 2021. Les cinq journées en plus pour l'allemand par rapport à 2024 correspondent à la Réunion commune⁴, qui se réunit deux semaines en septembre les années impaires (contre une semaine les années paires), suivant le cycle de révision biennal du RID. Comme tous les ans depuis 2021, toutes les réunions prévues en 2025 ont pu avoir lieu.

24. Poursuite des coopérations externes

Bien établie, la collaboration avec les traducteurs et traductrices externes s'est poursuivie en 2025. Au vu de la répartition inégale de la charge de travail sur l'année, avec différentes périodes de pic, cette solution flexible s'avère l'option la mieux adaptée aux besoins du Secrétariat. Au terme d'un appel d'offre, les contrats ont été prolongés, non pour une année comme c'était précédemment le cas, mais pour trois ans, dans une logique de rationalisation des procédures administratives.

⁴ L'OTIF prend uniquement en charge la cabine allemande de la Réunion commune, qui se réunit en septembre au siège de l'ONU à Genève.

DÉVELOPPER ET ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ DE L'OTIF

Le département de la communication est un département « support » au sein de l'Organisation. Aussi, l'équipe de la communication assure diverses missions dans les domaines – entre autres – de l'événementiel, de la création graphique, de la rédaction et de la publication de documents ainsi que de la diffusion d'informations concernant les activités de l'OTIF et du Secrétariat. Également au service du public et de la presse, le département de la communication répond régulièrement à des demandes extérieures.

Cette année 2025 a été marquée par des changements notables : la compétence informatique a été intégrée au département de la communication, des processus décisionnels internes ont été adaptés pour plus de flexibilité et de proactivité, les conditions de travail ont évolué dans le bâtiment du siège rénové.

25. Lignes directrices et cadre d'actions

Attractivité et cohérence

En 2025, le département de la communication du Secrétariat de l'OTIF a travaillé sur différents supports qui ont accompagné les activités du Secrétariat, notamment :

- la conceptualisation – texte et image – des « *OTIF Roundtables* »,
- tous les supports relatifs à l'inauguration du bâtiment.

En 2024, l'Assemblée générale de l'OTIF a adopté une décision sur le droit d'auteur et l'accès libre. À la suite de quoi le département de la communication a commencé, en 2025, un travail de mise à jour de tous les éléments graphiques (cartes, schémas, etc.) utilisés et publiés par le Secrétariat pour les mettre en cohérence avec cette décision.

Généralement, l'équipe de la communication s'attache à garantir la cohérence de l'image, des messages et des publications avec l'identité et les missions de l'OTIF, tout en continuant de développer une image moderne et attrayante de l'Organisation.

Fréquence et veille

Les mises à jour des sites Internet (français, anglais et allemand) de l'OTIF sont fréquentes ; il en va de même de l'extranet.

Ensuite, que cela soit via le Bulletin, les communiqués de presse, les « OTIF NEWS » ou les communications sur les réseaux sociaux, la présence de l'OTIF est également maintenue par des publications régulières.

Le département a de plus adopté un nouvel outil d'e-mailing qui a augmenté la « bonne réception » des courriels ; il veille également à maintenir à jour les listes d'abonnement au Bulletin.

Enfin, le département de la communication dispose d'outils qui permettent de mesurer la visibilité de l'Organisation. Il s'agit notamment de données quantitatives concernant le site Internet et l'activité sur les réseaux sociaux.

26. La présence hybride de l'organisation : un rayonnement à 360°

Publications numériques

Le Bulletin est une publication prévue à l'article 23 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Il relate les activités des organes et du Secrétariat de l'OTIF et contient des informations utiles à l'application de la COTIF. Le Bulletin est publié sur le site Internet de l'OTIF. Cette année 2025, quatre numéros ont été publiés.

Les news et communiqués de presse sont le reflet des déclarations et de l'activité que l'Organisation souhaite rendre publiques. Voici la liste des news et communiqués de presse publiés en 2025 :

10.01.2025	Ratification des modifications de la COTIF
12.02.2025	Rencontre de haut niveau
19.02.2025	Visite de courtoisie
21.02.2025	Représentant permanent de la République d'Azerbaïdjan
21.02.2025	Représentante permanente de l'Arménie
11.03.2025	Visite de courtoisie
17.03.2025	FIATA HQ Meeting, les enjeux logistiques et la place du rail
20.03.2025	Réunion commune RID/ADR/ADN
04.04.2025	Vacance du poste de chef du département juridique de l'OTIF
07.04.2025	Publication du rapport d'activité 2024
12.05.2025	Sondage-enquête : droit des wagons
04.06.2025	Visite de courtoisie
05.06.2025	17^e session de la Commission d'experts techniques
30.06.2025	Nouvelle version du Guide pour la mise en œuvre et l'application des Règles uniformes APTU et ATMF
03.07.2025	Guide sur la COTIF, sa mise en œuvre et son application par les associations internationales : publication du volume 2
26.08.2025	Session d'automne de la Réunion commune
22.09.2025	Visite de courtoisie
26.09.2025	Nouveau représentant permanent de la Belgique
31.10.2025	Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID : dernière session du cycle biennal 2024-2025
21.11.2025	La Commission ad hoc sur les questions juridiques : 8^e session à Berne

D'autres supports comme le rapport d'activité 2024 ou le programme de travail 2026-2027 ont été mis en page par le département de la communication du Secrétariat de l'OTIF. Il en a également coordonné l'édition.

Enfin, le département de la communication alimente et tient à jour une *banque d'images* propre à l'OTIF : photos, illustrations, cartes, schémas, diagrammes, etc. Ces images sont utilisées dans les publications de l'Organisation mais également par le Secrétariat de l'OTIF et les États membres. En 2025, une vaste mise à jour a été opérée suivant la décision de l'Assemblée générale sur le droit d'auteur et l'accès libre.

Outils numériques

Réseaux sociaux

L'Organisation est présente sur Flickr, LinkedIn et X. Sur Flickr, le département publie régulièrement de nouvelles photos illustrant l'activité de l'OTIF (https://www.flickr.com/photos/otif_cotif/albums/).

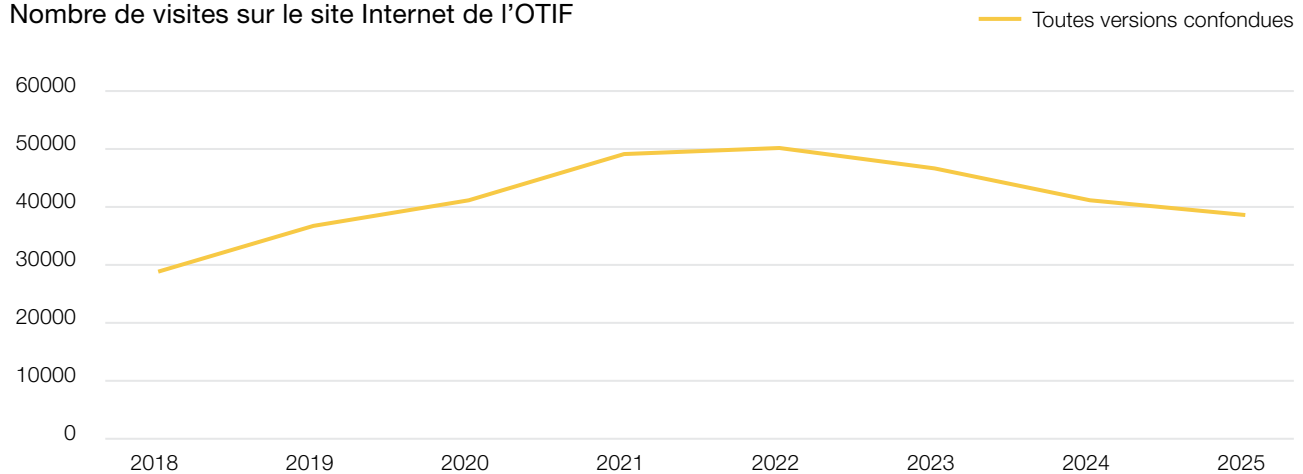
LinkedIn est le réseau social sur lequel l'OTIF compte le plus d'abonnés et abonnées. En 2025, l'Organisation a obtenu 270 nouveaux abonnements contre 340 en 2024 et 195 en 2023. Le taux d'engagement sur LinkedIn est en augmentation : il est en moyenne de 14 % en 2025 alors qu'il était de 7,5 % en 2024. Il s'agit là d'un indicateur de performance, d'une mesure de la pertinence des messages publiés. Le taux d'engagement LinkedIn mesure le niveau d'interaction que les publications suscitent par rapport au nombre de personnes qui les ont vues ou qui suivent la page de l'OTIF. À plus de 5 %, un taux d'engagement est en général considéré comme bon : cela montre l'intérêt réel de la communauté des abonnés et abonnées.

Sites Internet

Techniquement, il existe trois sites Internet de l'OTIF, un pour chaque langue de travail de l'Organisation. Trois sites indépendants pour minimiser les risques d'indisponibilité : même si l'un des sites « tombe », les deux autres restent en ligne et accessibles. Ainsi, le département de la communication, avec le soutien du technicien webmestre et du département de la traduction, maintient et agit sur le site Internet selon un multiplicateur de 3.

En 2025, le site Internet a reçu plus de 39 000 visites. Le nombre de visites correspond au nombre antérieur à la pandémie de COVID-19. Les réunions se déroulent davantage en présentiel, nombre d'informations sont diffusées directement par le Secrétariat aux États membres et beaucoup de documents sont désormais publiés sur l'extranet. Tous ces facteurs forment un faisceau d'indices permettant d'expliquer la baisse.

Nombre de visites sur le site Internet de l'OTIF



Événements

En 2025 le département de la communication a accompagné la tenue de certaines réunions des organes de l'OTIF. Le département a également eu la charge de « mettre en service » la nouvelle salle de conférence dans le bâtiment rénové ainsi que d'assurer le suivi et les négociations avec les nouveaux et les anciens prestataires informatiques.

Enfin, le département de la communication a organisé la soirée d'inauguration du bâtiment rénové de l'Organisation. L'événement a rassemblé plus de 120 personnes.

Résultats 2025

En 2025, le département de la communication a rédigé et publié :

20 news et communiqués de presse

35 articles dans le Bulletin

1 post-publication tous les 9 jours en moyenne sur les réseaux sociaux

En 2025, le département de la communication a effectué :

+ de 160 mises à jour du site Internet

1 inauguration

1 partie de l'aménagement du bâtiment rénové

Éditeur :

OTIF - Organisation
intergouvernementale pour les
transports internationaux
ferroviaires

Concept et maquette : Sarah Pujol,
Valerio Compagnone



OTIF

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

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne

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

© 2026 OTIF. Œuvre sous licence ouverte [CC BY](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

