

RAPPORT D'ACTIVITÉ

20
24





OTIF

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

Résumé

Le présent rapport revient sur les activités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et de son secrétariat en 2024, première année de mise en œuvre du programme de travail 2024-2025 avec une approche axée sur la poursuite des objectifs définis dans ce même programme de travail et articulée autour de la coopération internationale.

Le Secrétariat de l'OTIF a continué son travail de veille et d'adaptation de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

Ainsi, une attention particulière a été portée à la mise en œuvre et à l'application des règles uniformes par les États membres, l'objectif principal étant d'aider ces derniers dans leur application de la COTIF et d'assurer que la COTIF soit correctement intégrée dans les systèmes juridiques nationaux. À ce titre, l'OTIF a notamment publié trois guides, dans les domaines du fret, des marchandises dangereuses et de l'interopérabilité technique, pour soutenir l'application de la Convention.

La promotion d'un droit ferroviaire uniforme au travers de l'adhésion à la COTIF s'est poursuivie. Il est à noter qu'en 2024, le Moldova est devenu membre de l'OTIF, et que des discussions ont été entamées avec l'Irak pour la réactivation de sa qualité de membre.

Autre fait notable de l'année 2024 : l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg, qui a marqué un tournant pour l'OTIF puisque désormais l'Organisation assure le secrétariat de l'Autorité de surveillance, organe qui supervise la mise en œuvre du protocole.

Concernant le transport ferroviaire des marchandises dangereuses, la version 2025 du RID a été adoptée et notifiée, avec des changements importants ayant trait par exemple aux plastiques recyclés et au transport de véhicules avec batteries.

Dans un souci d'accroître l'interopérabilité ferroviaire au-delà de l'UE, un certain nombre de prescriptions techniques uniformes ont été modifiées en 2024, notamment les PTU Wagons et Bruit.

Enfin, la rénovation du siège de l'OTIF s'est poursuivie et le Secrétariat a continué d'assurer ses missions : organisation des réunions des États membres, dont l'Assemblée générale en septembre 2024, traductions et interprétations de qualité et efficaces, modernisation et refonte partielle du site Internet de l'OTIF.

En résumé, l'OTIF a démontré en 2024 son engagement à améliorer le transport ferroviaire international en travaillant sur le cadre juridique, la sécurité et l'interopérabilité technique, tout en assurant le bon fonctionnement du Secrétariat.

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

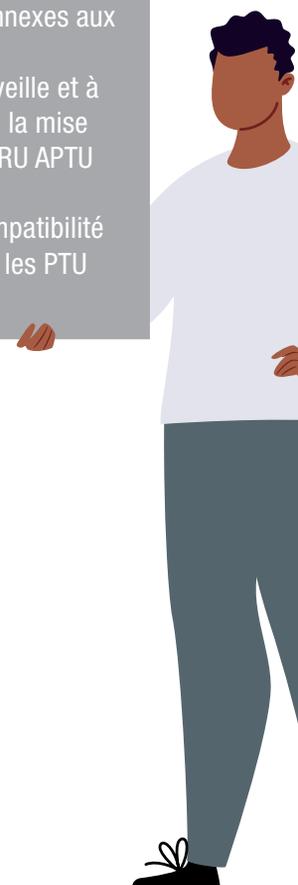
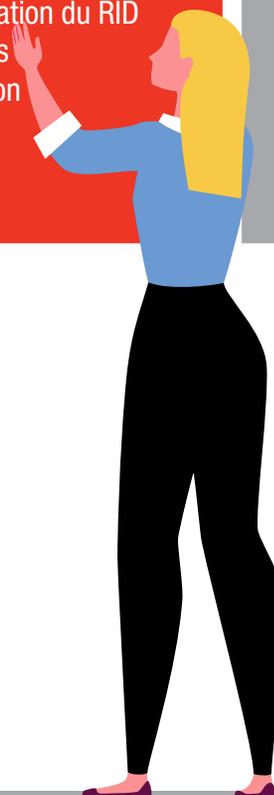
1. Procéder à la veille et à l'évaluation des instruments juridiques
2. Assurer les fonctions de dépositaire
3. Promouvoir et accompagner la mise en œuvre et l'application du droit de l'OTIF
4. Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF

Améliorer en permanence la sécurité du transport de marchandises dangereuses

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

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

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



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

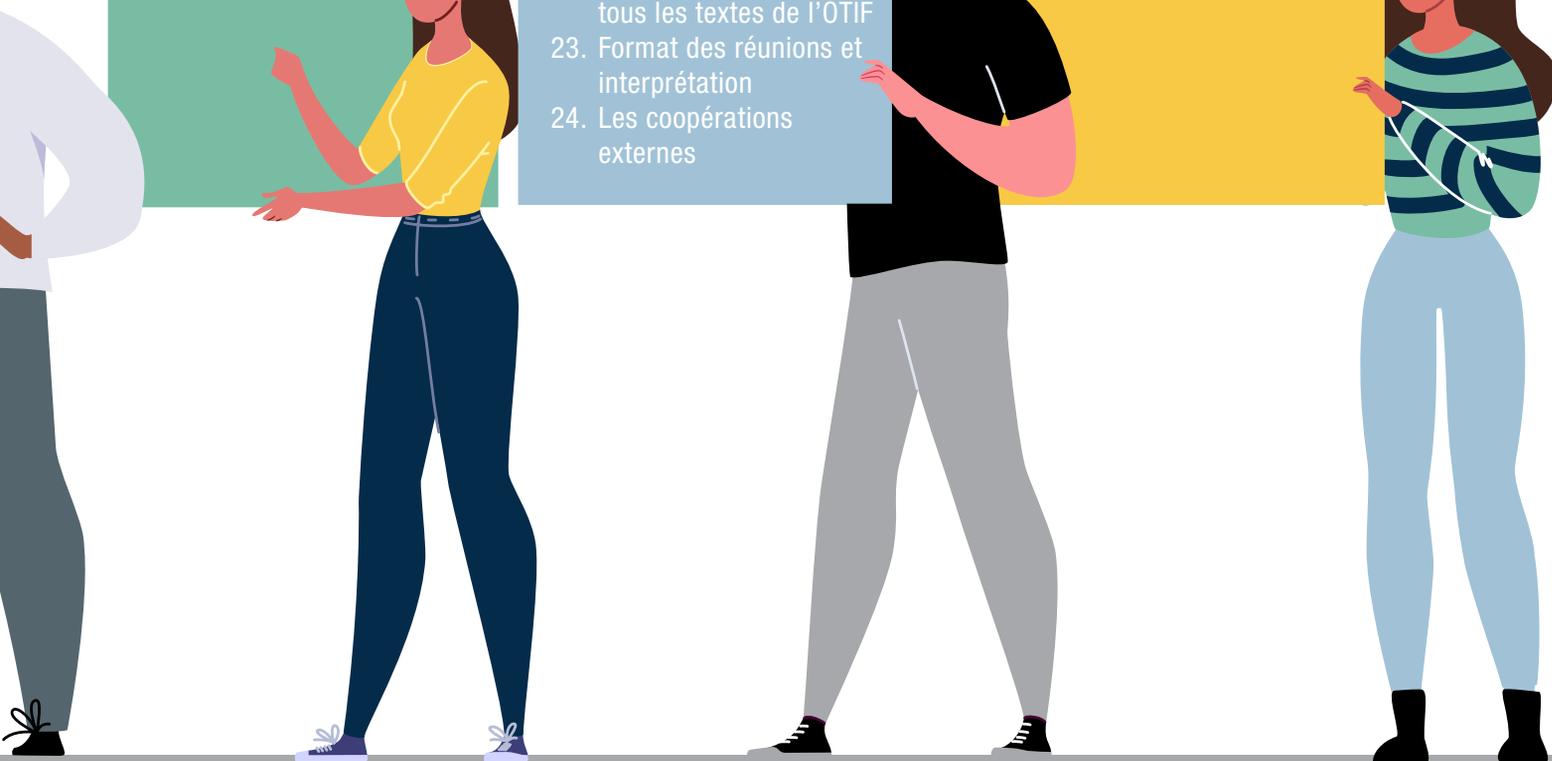
- 16. Rénovation du bâtiment de l'OTIF et gestion du changement
- 17. Secrétariat de l'Assemblée générale et du Comité administratif
- 18. Secrétariat de l'Autorité de surveillance du registre international du matériel roulant ferroviaire créé par le Protocole de Luxembourg
- 19. Gestion financière
-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

Fournir dans les délais des services linguistiques de haute qualité

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

Développer et accroître la visibilité de l'OTIF

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



Tables des matières

○	RÉSUMÉ	
○	LISTE DES ABRÉVIATIONS	
○	INTRODUCTION	1
●	PROMOUVOIR ET ADMINISTRER LA CONVENTION COTIF ET LE DROIT UNIFORME DES CONTRATS FERROVIAIRES	2
○	1. Procéder à la veille et à l'évaluation des instruments juridiques	3
	La mise en œuvre de la Convention	3
	L'application des instruments juridiques de l'OTIF	3
○	2. Assurer les fonctions de depositaire	7
○	3. Promouvoir et accompagner la mise en œuvre et l'application du droit de l'OTIF	8
○	4. Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF	11
	La coopération internationale	13
	Perspectives 2025	13
	Résultats 2024	13
●	AMÉLIORER EN PERMANENCE LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES	14
○	5. Tenir compte des évolutions mondiales dans tous les modes de transport	14
	5.1 Les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses	14
	5.2 Les prescriptions sur les marchandises dangereuses communes aux différents modes de transport terrestre	15
○	6. Mettre à jour en continu les prescriptions sur les marchandises dangereuses à la lumière des progrès techniques et scientifiques	17
	6.1 RID 2025	17
	6.2 RID 2027	21
○	7. Faciliter le transport de marchandises dangereuses au-delà du champ d'application de la COTIF	24
○	8. Promouvoir l'application du RID dans les États non parties	24
	La coopération avec d'autres organisations	24
	Perspectives 2025	25
	Résultats 2024	25
●	PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE SÛRE – DE L'ÉCHANGE DES VÉHICULES À UNE EXPLOITATION VÉRITABLEMENT INTERNATIONALE DES TRAINS	26
○	9. Harmoniser les exigences techniques et maintenir la compatibilité avec le droit de l'UE	27
○	10. Développer la réglementation sur l'interopérabilité technique selon des principes convenus	27
○	11. Maintenir à jour la réglementation dérivée des RU APTU	28
	Révision de la PTU Wagons	29
	Révision de la PTU Bruit	29
	Révision de la PTU CTCI	30
	Mise à jour de l'appendice I à la PTU ATF	30
	Élaboration de guides et documents explicatifs	30
○	12. Maintenir à jour les RU ATMF	32
○	13. Élaborer les annexes aux RU EST	33
○	14. Procéder à la veille et à l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF	34
○	15. Veiller à la compatibilité entre le RID et les PTU	35
	Perspectives 2025	35
	Résultats 2024	35

●	VEILLER AU BON FONCTIONNEMENT DU SECRÉTARIAT ET À UNE PRESTATION EFFICACE AU SERVICE DES ÉTATS MEMBRES	36
○	16. Rénovation du bâtiment de l’OTIF et gestion du changement	37
○	17. Secrétariat de l’Assemblée générale et du Comité administratif	38
○	18. Secrétariat de l’Autorité de surveillance du registre international relatif aux matériels ferroviaires créé par le Protocole de Luxembourg	39
○	19. Gestion financière	40
○	20. Planification et gestion des ressources humaines	41
	Évolution des effectifs	41
	Formations/Information	41
	Mise en œuvre des recommandations de l’étude sur les ressources humaines – Révision du Statut du personnel	42
	Perspectives 2025	43
	Résultats 2024	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	47
	Répartition en pourcentage par domaine	48
○	22. Veiller à la bonne qualité linguistique de tous les textes de l’OTIF	49
○	23. Format des réunions et interprétation	49
○	24. Poursuite des coopérations externes	49
●	DÉVELOPPER ET ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ DE L’OTIF	50
○	25. Lignes directrices et cadre d’actions	50
	Attractivité et cohérence	50
	Fréquence et veille	51
○	26. La présence hybride de l’organisation : un rayonnement à 360°	52
	Publications numériques	52
	Outils numériques	53
	Événements	55
	Résultats 2024	55

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

FIPOI

Fondation des immeubles pour les organisations internationales

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

URVIS

système d'identification unique des véhicules ferroviaires

WG TECH

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

Introduction

Première année de mise en œuvre du programme de travail 2024-2025, 2024 est également l'année de l'adoption de la stratégie à long terme de l'OTIF : « Un droit unique pour le transport international ferroviaire ». Cette stratégie claire et prospective, qui a reçu l'aval de l'Assemblée générale en sa 16^e session, vise à renforcer le rôle de l'Organisation dans la facilitation du trafic international ferroviaire.

C'est sous la houlette de l'ancien Secrétaire général, M. Wolfgang Küpper, que les résultats évoqués ici ont été obtenus, preuve de son engagement envers le rail et l'OTIF.

En 2024, l'OTIF est restée attachée à son objectif fondamental de promouvoir, développer et administrer un droit ferroviaire unifié pour connecter l'Europe, l'Asie et l'Afrique. Cela comprend les questions de droit des contrats ferroviaires, de transport en sécurité des marchandises dangereuses, d'harmonisation des règles d'interopérabilité technique – tout pour permettre un trafic ferroviaire transfrontière sans discontinuités. Comme toujours, le succès de ces activités n'aurait pas été possible sans des services linguistiques de haut niveau, grâce auxquels les États membres ont pu recevoir les documents et travailler dans les trois langues (français, allemand, anglais), sans une communication efficace assurant la visibilité de notre travail et sans une gestion administrative et financière performante.

L'adoption de la stratégie de l'OTIF à long terme a constitué un grand jalon de l'année 2024 : définissant la vision et la mission de l'Organisation, la stratégie détermine des objectifs stratégiques directeurs pour le développement de l'Organisation, de ses organes, du Secrétariat et de la gouvernance générale pour les années à venir. Autre événement clé, les travaux de rénovation du siège de l'OTIF ont commencé et devraient offrir à l'Organisation l'infrastructure physique nécessaire à la réalisation de ses nombreuses activités au service des États membres et du secteur ferroviaire.

Vision : En tant que forum international, l'OTIF devrait jouer un rôle central pour faire du rail l'épine dorsale d'un système de transport international durable et sans discontinuités.

Mission : Favoriser, améliorer et faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire.

Cinq objectifs stratégiques : 1) assurer l'application effective et uniforme du droit de l'OTIF ; 2) élargir l'application du droit de l'OTIF sur le plus large espace géographique possible ; 3) veiller à ce que le droit de l'OTIF reste pertinent au fil du temps ; 4) renforcer le rôle de premier plan de l'OTIF dans le transport ferroviaire international et contribuer à trouver des synergies avec d'autres organisations et associations internationales pertinentes ; 5) contribuer à l'harmonisation et à l'unification des systèmes de droit ferroviaire international.

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



Aleksandr Kuzmenko
Chef du département juridique

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

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

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

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 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. 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.

Pour le département juridique, 2024 a été synonyme de grands changements, avec le départ à la retraite de M^{me} Iris Gries, conseillère juridique principale, après de nombreuses années au service de l'Organisation. L'OTIF la remercie pour son travail, son professionnalisme, son expertise et son engagement indéfectible. Dans le même temps, l'OTIF se réjouit de l'arrivée de deux nouvelles recrues au Secrétariat : M. Steve Davey, conseiller juridique principal, et M^{me} Emilia Carcabassi, conseillère juridique. Il ne fait aucun doute que leur expertise et leurs points de vue nouveaux renforceront le 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 constituent une priorité transversale pour l'Organisation dans les domaines du droit institutionnel et du droit ferroviaire uniforme.

La mise en œuvre de la Convention

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 et de veiller que la COTIF, y compris toutes les modifications entrées en vigueur à l'échelon international, soit correctement incorporée dans les systèmes juridiques nationaux.

La Commission ad hoc a été régulièrement informée de l'avancement des approbations, par les membres de l'OTIF, des modifications à la COTIF adoptées par l'Assemblée générale à ses 12^e et 13^e sessions. À sa 16^e session, l'Assemblée générale a exhorté les États membres de l'OTIF qui ne l'ont pas encore fait à approuver ces modifications.

L'application des instruments juridiques de l'OTIF

C'est dans le cadre de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale que les activités de veille et d'évaluation de l'application des instruments juridiques de l'OTIF, en particulier de la COTIF elle-même et du droit uniforme des contrats ferroviaires, ont été menées, avec la participation des parties prenantes enregistrées chaque fois que c'était opportun. Basées sur le travail mené en la matière les précédentes années, ces activités se poursuivront après 2024 et continueront d'évoluer. Il est à noter que la Commission ad hoc ne s'est réunie qu'une seule fois en 2024, avec pour principal objectif de consolider les résultats de son premier mandat triennal avant la 16^e session de l'Assemblée générale.

La responsabilité des dommages causés par un véhicule (article 7 des RU CUV)

À la demande de la Suisse, le Secrétariat a réalisé un sondage concernant les règles applicables en droit national en matière de responsabilité et d'assurance en cas de dommages causés par un véhicule. Cette requête avait pour origine l'accident ferroviaire survenu dans le tunnel de base du Gothard le 10 août 2023.

À sa 6^e session, la Commission ad hoc a examiné un rapport synthétisant les réponses au sondage. Il est à noter que ce sondage constitue une étape préliminaire à de futurs travaux de veille et d'évaluation de l'application des dispositions sur la responsabilité des dommages causés par un véhicule (article 7 des RU CUV).

Le connaissance

L'inscription de la question du connaissance au programme de travail de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale fait suite aux discussions engagées par la Commission des Nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) sur la nécessité d'un connaissance (document de transport formant également titre) dans les transports ferroviaires et sa réglementation. À cet égard, notons que l'article 6, § 5, des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU CIM) dispose expressément que « la lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissance ». Qui plus est, d'autres dispositions concernant entre autres la livraison des marchandises et le droit d'en disposer confirment que la lettre de voiture n'est pas un document formant titre. Pour autant, il existe une demande pour l'utilisation de documents de transport formant également titre dans le but de faciliter les échanges et l'indemnisation, tout du moins en transport international ferroviaire entre la Chine et l'Europe.

Ces dernières années, les principales activités en la matière ont été de suivre les travaux de la CNUDCI et de l'OSJD et d'informer les parties prenantes concernées sur de possibles conflits et recouvrements entre les nouveaux instruments et les RU CIM. Le Secrétariat a participé aux réunions pertinentes de la CNUDCI. À la 6^e session de la Commission ad hoc, la CNUDCI a présenté ses travaux sur les documents de cargaison négociables.

Le texte authentique de la Convention

La veille et l'évaluation du droit et de la pratique en matière d'adoption, d'authentification, de copies certifiées conformes et de publication de la COTIF ont permis de conclure à la nécessité, eu égard à la nature juridique de la COTIF 1999, en particulier son application, de veiller à la cohérence des trois versions linguistiques et d'envisager qu'elles fassent toutes les trois également foi.

Il est important de rappeler qu'aux termes de l'article 45, § 1, de la COTIF, « [l]a Convention est rédigée en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi. ». En d'autres termes, cela signifie que les textes authentiques de la Convention sont en français, allemand et anglais. En revanche, c'est le texte français qui l'emporte en cas de divergences.

À sa 6^e session, la Commission ad hoc a examiné et approuvé des propositions visant à modifier l'article 45, § 1, de la COTIF et le rapport explicatif correspondant. La modification à l'article 45, § 1, de la COTIF n'a pas été présentée pour adoption à la 16^e session de l'Assemblée générale en septembre 2024, dans la mesure où elle doit d'abord être examinée par la Commission de révision. À l'issue d'un examen approfondi, la Commission ad hoc a entre autres noté le caractère non urgent des propositions et a par conséquent chargé le Secrétariat de les soumettre pour examen à la prochaine session de la Commission de révision lorsqu'elle sera convoquée pour examiner d'autres modifications à la Convention.

La suspension et l'extinction de la COTIF et/ou de la qualité de membre de l'OTIF d'un État membre particulier

Depuis 2022, la Commission ad hoc réfléchit à la possibilité de modifier la COTIF de manière à introduire des règles concernant la suspension et l'extinction de la COTIF et/ou de la qualité de membre de l'OTIF d'un État membre particulier. Elle a rédigé des principes réglementaires fondamentaux destinés à aiguiller ses futurs travaux et les a soumis à l'Assemblée générale pour examen. À sa 16^e session, l'Assemblée générale a approuvé les principes réglementaires fondamentaux suivants :

- des sanctions pour violation des règles de l'OTIF ne devraient être infligées que si elles sont expressément prévues par la COTIF ;
- la Convention devrait contraindre les États membres à respecter [à ne pas compromettre] l'intégrité physique et fonctionnelle de l'infrastructure ferroviaire des autres États membres ;
- la COTIF ne devrait pas prévoir de sanctions pour violation du droit international en général ;
- l'Assemblée générale devrait être responsable pour décider si les règles concernées ont été violées ;
- l'Assemblée générale devrait décider de l'application des sanctions, de la restauration des droits et de la réadmission des États membres exclus, à la majorité qualifiée des deux tiers des États membres représentés au moment du vote ;
- une liste non exhaustive des circonstances excluant l'illicéité d'une action devrait être expressément incluse dans la COTIF ;
- la réadmission des membres exclus ne devrait être considérée et acceptée par le Secrétaire général que sous certaines conditions particulières, éventuellement seulement après un certain laps de temps (par exemple, un an), et dans tous les cas seulement si la violation des règles de l'OTIF ayant donné lieu à la sanction a été rectifiée.

2. Assurer les fonctions de dépositaire

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

En 2024, le dépositaire a émis des notifications dépositaires concernant en particulier :

- l’approbation des modifications à la COTIF adoptées par l’Assemblée générale à sa 13^e session ;
- une adhésion à la COTIF et une adhésion à l’OTIF en tant que membre associé ;
- les listes des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM et CIV ;
- les listes des lignes ferroviaires CIM et CIV.

Au titre de la COTIF, tout État partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs ou de marchandises de nature comparable aux RU CIV et RU CIM, peut, lorsqu’il adresse une demande d’adhésion à la Convention, déclarer qu’il n’appliquera les RU CIV ou RU CIM qu’aux transports effectués sur une partie de l’infrastructure ferroviaire (c’est-à-dire des lignes ferroviaires) située sur son territoire (voir article 1^{er}, § 6, des RU CIV et article 1^{er}, § 6, des RU CIM). Cette partie de l’infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être connectée à l’infrastructure ferroviaire d’un État membre. Par la suite, les États membres ont toujours la possibilité de faire inscrire de nouvelles lignes ou d’en faire radier en envoyant au Secrétaire général une notification idoïne. Le dépositaire intègre ces lignes dans deux listes : la liste des lignes ferroviaires CIV et la liste des lignes ferroviaires CIM.

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

Par le passé, seules les lignes en exploitation figuraient dans les chapitres des différents États membres ayant inscrit des lignes ferroviaires, maritimes et de navigation intérieure dans les listes. À l'issue du travail de restructuration mené par le Secrétariat, toutes les informations disponibles concernant chaque ligne (inscriptions et radiations) sont désormais rassemblées dans le chapitre correspondant, ce qui facilite notamment l'identification du champ d'application des RU CIV et RU CIM. Avec leur présentation simplifiée, les listes gagnent en lisibilité et en facilité d'application.

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 rencontres bilatérales (par exemple avec la Türkiye) et multilatérales (par exemple avec CESAP-ONU et la CEE-ONU). Il a également accompagné la mise en œuvre et l'application du droit de l'OTIF en aidant à son interprétation.

Consultée sur les questions juridiques complexes concernant l'interprétation du droit de l'OTIF, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a traité un certain nombre de questions de manière approfondie en 2024.

L'utilisation de signatures électroniques dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres

La Commission ad hoc a examiné les exigences juridiques pour l'utilisation et l'acceptation de documents signés électroniquement dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres. Après examen d'un document initial préparé par le Secrétariat, la Commission ad hoc a adopté la « Recommandation sur l'utilisation de signatures électroniques dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres », qui a reçu l'aval de l'Assemblée générale à sa 16^e session. Aux termes de cette recommandation, les communications officielles entre l'OTIF et ses membres devraient être classées en deux catégories :

- les communications « qualifiées », qui nécessitent actuellement des documents originaux papier (instruments) signés par une autorité étatique prédéterminée et attestant de l'intention de l'État d'être lié ou exprimant sa position officielle,
- les communications « simples », pour lesquelles des copies scannées, des courriels et des documents signés au moyen d'images numériques des signatures sont acceptés.

Les signatures électroniques devraient être acceptées pour les communications « simples » uniquement.

La protection juridique du nom, de l'acronyme, du logo et des œuvres de l'OTIF

La Commission ad hoc a examiné les exigences juridiques pour garantir la protection juridique du nom, de l'acronyme, du logo et des œuvres de l'OTIF et déterminé les mesures à prendre à cet effet. À la lumière d'un document initial préparé par le Secrétariat, la Commission ad hoc a approuvé deux projets de propositions de décisions, l'une sur les symboles, le nom et l'acronyme de l'OTIF, l'autre sur le droit d'auteur et l'accès libre, toutes deux accompagnées de notes explicatives. Les décisions ont été adoptées par l'Assemblée générale à sa 16^e session.

L'Assemblée générale a formellement adopté les symboles de l'OTIF et délégué expressément au Secrétaire général la tâche de déterminer leurs conditions d'utilisation. À noter également que le nom, l'acronyme et l'emblème (logo) de l'OTIF ont été enregistrés auprès du Secrétariat de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI) au titre de l'article 6 *ter* de la Convention de Paris sur la protection de la propriété industrielle et communiqués aux États parties à la Convention de Paris et aux membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en mars 2024.

Concernant la protection des œuvres de l'OTIF et sa politique de droit d'auteur, la 16^e Assemblée générale a estimé nécessaire de garantir que le droit de l'OTIF et ses œuvres en général sont connus et utilisés le plus largement possible parmi les membres de l'OTIF, ainsi que de garder sur eux un contrôle approprié afin d'éviter toute répercussion négative résultant d'une utilisation impropre.

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

La Commission ad hoc s'était donné comme 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. Mandaté par la Commission ad hoc, le département juridique du Secrétariat a 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), qui a été publié le 15 octobre 2024. Le guide décrit dans les grandes lignes le droit ferroviaire établi par la COTIF et détaille les différents rôles et responsabilités des associations internationales concourant à l'application de la COTIF dans les transports internationaux ferroviaires au quotidien. Le guide devrait servir de référence pratique pour les membres de l'OTIF et les États intéressés par une adhésion à la COTIF, et surtout pour leurs acteurs ferroviaires respectifs.

4. Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF

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

L'élargissement de l'OTIF bénéficiera aux membres existants comme aux nouveaux membres. Promouvoir l'adhésion à la COTIF et accompagner les États et régions intéressés constituent donc une priorité permanente de l'OTIF (voir par exemple l'objectif d'adhésion à la COTIF défini dans les mémorandums d'accord avec des autorités nationales compétentes ou des organisations internationales).

À cette fin, le Secrétariat a continué de fournir des conseils et une assistance juridique concernant la procédure d'adhésion à la COTIF.

52 États et une organisation régionale d'intégration économique sont membres de l'OTIF. 48 sont des membres actifs à part entière de l'OTIF et parties à la COTIF. La qualité de membre de l'Irak, du Liban et de la Syrie est suspendue. La Jordanie est un membre associé de l'OTIF, non partie à la COTIF.

L'adhésion à la COTIF est ouverte à tout État sur le territoire duquel une infrastructure ferroviaire est exploitée, ainsi qu'aux organisations régionales d'intégration économique dont au moins un État membre est membre de l'OTIF. Étendre le champ d'application géographique de la COTIF est une priorité pour le Secrétariat de l'OTIF qui fournit toute aide nécessaire en matière d'adhésion. En 2024, le Moldova a mené à terme sa procédure d'adhésion, devenant ainsi le dernier État membre de l'OTIF en date. Engagée formellement en 2020, cette procédure a été activement encadrée et accompagnée par le Secrétariat pour veiller au bon accomplissement de toutes les formalités.

En outre, de premiers échanges ont eu lieu avec l'Irak en 2024 quant aux conditions requises pour la réactivation de sa qualité de membre de l'OTIF.

Le Secrétariat a également beaucoup travaillé avec le CCG, qui a pour projet de construire un réseau ferré régional intégré reliant ses États membres (Arabie saoudite, Bahreïn, Émirats arabes unis, Koweït, Oman, Qatar).

La procédure d'adhésion de la Chine en tant que membre associé a été engagée en 2024 et devrait se poursuivre en 2025, le but étant d'y consacrer une session extraordinaire de l'Assemblée générale en 2026.

La coopération internationale

La réalisation de l'objectif de l'OTIF dépend entre autres de sa coopération efficace avec d'autres organisations et associations internationales pertinentes, dont la plupart sont parties prenantes enregistrées ou jouissent du statut d'observateur permanent au sein de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale. En 2024, 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.

Perspectives 2025

Une étape importante prévue pour 2025 est l'adoption d'un nouveau programme de travail pour la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, dans lequel seront définies ses activités pour les trois prochaines années.

La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale tiendra ses 7^e et 8^e sessions en 2025 :

8-10 avril 2025	7 ^e session
2-4 décembre 2025	8 ^e session

Résultats 2024

7 février 2024	Signature d'un mémorandum d'accord entre l'OTIF et la CESAP-ONU
16-18 avril 2024	6 ^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale
26 juin 2024	Signature d'un mémorandum d'accord entre l'OTIF et l'UPU
25-26 septembre 2024	16 ^e session de l'Assemblée générale
15 octobre 2024	Publication du Guide sur le transport international ferroviaire de marchandises (droit des contrats, instruments et outils pratiques)

OTIF-24001-JUR 6	Recommandation sur l'utilisation de signatures électroniques dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres
OTIF-24005-AG 16	Décision concernant les représentantes permanentes et représentants permanents
OTIF-24006-AG 16	Notes explicatives sur la décision concernant les représentantes permanentes et représentants permanents
OTIF-24007-AG 16	Décision sur les symboles, le nom et l'acronyme de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
OTIF-24008-AG 16	Notes explicatives concernant la décision sur les symboles, le nom et l'acronyme de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
OTIF-24009-AG 16	Décision le droit d'auteur et l'accès libre
OTIF-24010-AG 16	Notes explicatives concernant la décision sur le droit d'auteur et l'accès libre

5 articles consacrés aux évolutions du droit publiés dans le Bulletin de l'OTIF

AMÉLIORER EN PERMANENCE LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES



Jochen Conrad

Chef du département du transport des marchandises dangereuses

Le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID – appendice C à la COTIF) a pour objet de garantir la sécurité du transport de marchandises dangereuses et d'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 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

5.1 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.

Le Secrétariat de l'OTIF a participé en qualité d'observateur aux 64^e et 65^e sessions (Genève, 24 juin - 3 juillet 2024 ; Genève 25 novembre - 2 décembre 2024) 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 ont été adoptées le 6 décembre 2024 par le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques de l'ECOSOC et prises en compte dans la 24^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU). Elles seront reprises, dans le cadre de l'harmonisation, dans l'édition 2027 du RID.

5.2 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 pour le rail, la route et la navigation intérieure. Son secrétariat est assuré 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 2024, la Réunion commune s'est réunie pour deux sessions d'une semaine.

À la session de printemps, quelques modifications ont encore pu être apportées aux textes devant entrer en vigueur en 2025. Ainsi, sur demande notamment de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), la précision a été introduite que c'est à l'expéditeur qu'il incombe de déterminer le « temps de retenue » pour le transport en citerne de gaz liquéfiés réfrigérés, lequel sert à prévenir le déclenchement des soupapes de sécurité pendant le transport en cas de réchauffement de la citerne. De même, les références à plusieurs normes révisées ont été mises à jour. La Réunion commune est également convenue de prolonger de deux ans une mesure transitoire applicable à certaines peintures dangereuses pour l'environnement classées sous le numéro ONU 3082, qui devait échoir fin juin 2025. La raison en est qu'il n'existe toujours pas d'emballages conformes pour le transport de ces peintures et encres d'imprimerie à l'eau en quantités comprises entre 5 et 30 litres. Les emballages utilisés pour les peintures doivent pouvoir être ouverts et refermés en toute sécurité à plusieurs reprises, afin de permettre la mise à la teinte des peintures à l'eau dans les points de vente (tels que les magasins de bricolage) ainsi que l'utilisation répétée des concentrés d'encre lors de la préparation d'encres finies de couleur assortie pour les imprimeries.

La réunion de l'automne 2024 a été exclusivement consacrée à la révision 2027 du RID/ADR/ADN. Les discussions engagées sur de nombreux thèmes devront être poursuivies. Cela concerne notamment :

- les dispositions relatives à l'élimination dans un État partie au RID/ADR/ADN de récipients à pression homologués par le ministère des transports des États-Unis ;
- les exemptions éventuelles pour les transports « sur le dernier kilomètre » entre les centres de distribution ou les commerces de détail et le consommateur final ;
- l'interprétation de l'obligation pour l'expéditeur de désigner un conseiller ou une conseillère à la sécurité pour chaque mode de transport dans le cadre de transports intermodaux ;
- l'introduction de prescriptions pour les systèmes de chauffage des citernes RID/ADR ;
- les questions relatives aux citernes qui ont un agrément en tant que citernes mobiles et en tant que conteneurs-citernes RID/ADR ;
- le transport d'objets, de machines et d'appareils usagés contenant des résidus qui ne peuvent pas être éliminés pour le transport envisagé ;
- les diverses questions liées au transport des déchets ;
- le maintien du groupe de travail informel pour l'amélioration du rapport sur les événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses ;
- le maintien du groupe de travail informel pour la clarification des références à l'autorité compétente dans le RID/ADR/ADN.

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

6.1 RID 2025

En 2024, le département du transport de marchandises dangereuses a eu pour priorités l'adoption et la notification des modifications au RID entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2025, ainsi que la publication de l'édition 2025 du RID dans les trois langues de travail.

Le 23 mai 2024 s'est réunie la 58^e session de la Commission d'experts du RID, qui a adopté les modifications au RID proposées par son groupe de travail permanent à ses quinzième (Berne, 23-24 novembre 2022), seizième (Londres, 20-23 novembre 2023) et dix-septième sessions pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2025.

Précédée par la 17^e session du Groupe de travail permanent qui a préparé les dernières décisions à prendre par la Réunion commune pour l'édition 2025 (voir point 5.2), la Commission d'experts du RID a approuvé à l'unanimité les modifications proposées, dont les textes ont été communiqués aux États parties au RID le 24 juin 2024 par notification dépositaire. Aucune objection n'ayant été formulée, les modifications ont pu entrer en vigueur comme prévu le 1^{er} janvier 2025.

Étant donné qu'en vertu de la directive communautaire 2008/68 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, les prescriptions du RID doivent également être appliquées en trafic national des États membres de l'UE, les modifications du RID ont pour conséquence directe une modification du droit national de ces États.

La version 2025 du RID inclut des modifications élaborées dans différents cadres :

- décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU en 2021 et 2022, concernant en particulier des questions de classification uniforme et d'emballage ;
- décisions de la Réunion commune RID/ADR/ADN de 2022 à 2024, concernant la mise en œuvre des décisions du Sous-comité d'experts de l'ONU et les conditions de transport terrestre ;
- décisions de la Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent de 2022 à 2024, concernant les prescriptions propres aux chemins de fer.

Le RID 2025 comporte en particulier les nouveautés suivantes, exemples de la prise en compte du progrès technique dans la réglementation :

- *Matières plastiques recyclées* – Jusqu’à présent, les matières plastiques recyclées ne pouvaient être utilisées pour la fabrication de nouveaux emballages de marchandises dangereuses que si elles étaient issues d’emballages industriels usagés. Or, eu égard aux initiatives mondiales visant à limiter les effets néfastes des activités humaines sur l’environnement (« pacte vert » de la Commission européenne, objectifs de l’ONU relatifs à l’économie circulaire et au développement durable), davantage de plastiques recyclés devraient être utilisés afin de réduire la quantité de nouveaux plastiques non recyclés et d’accroître la part des matières recyclées dans les processus de production. Ainsi, en plus des plastiques provenant d’emballages industriels usagés, dont l’origine et l’utilisation sont connues, d’autres plastiques comme ceux issus de la collecte de déchets ménagers peuvent désormais être utilisés.
- *Nouveaux numéros ONU 0514 et 3559 pour les dispositifs d’extinction de feu par dispersion* – Les dispositifs d’extinction de feu par dispersion sont des systèmes d’extinction à aérosol qui offrent des avantages considérables par rapport aux systèmes d’extinction traditionnels, notamment du point de vue de l’encombrement et du poids. Les systèmes à aérosol sont de plus en plus utilisés dans des applications où la protection contre l’incendie était auparavant considérée comme trop coûteuse. Ils sont également privilégiés parce qu’ils ne posent pas de risques pour l’environnement ou pour la sécurité des espaces occupés, contrairement à d’autres solutions anti-incendie. Ces dispositifs d’extinction de feu sont déjà présents à bord de différents moyens de transport, ainsi que dans des locaux techniques, des salles de serveurs et des centres informatiques, mais aussi dans des lieux de stockage de matières dangereuses. Très efficaces pour lutter contre les incendies impliquant des batteries au lithium, ils sont également utilisés dans les systèmes d’accumulateurs (p. ex. UN 3536) et comme dispositifs de sécurité supplémentaires dans les emballages dans lesquels sont transportés des piles et batteries au lithium, en particulier si celles-ci sont endommagées ou défectueuses. Certains constructeurs de véhicules électriques envisagent également leur utilisation dans les voitures électriques. Les dispositifs d’extinction de feu par dispersion sont considérés comme des marchandises dangereuses car c’est en règle générale un composé pyrotechnique qui déclenche la libération de l’agent d’extinction (ou aérosol).

- *Nouveaux numéros ONU 3551 et 3552 pour les piles et batteries au sodium ionique* – Les piles et batteries au sodium ionique constituent une alternative économique aux piles et batteries au lithium ionique puisque la matière première nécessaire – le sodium – est bien plus facilement disponible que le lithium. Leur densité énergétique et leur performance énergétique sont certes plus faibles, mais elles offrent une plus grande sécurité car elles peuvent être transportées en état de décharge profonde, ce qui influence significativement le dégagement de chaleur et ainsi la stabilité thermique de la batterie pendant le transport. Principalement soumises aux mêmes dispositions spéciales et instructions d’emballage que les piles et batteries au lithium métal et au lithium ionique, les piles et batteries au sodium ionique font en plus l’objet d’une disposition spéciale les exemptant des prescriptions du RID dans la mesure où elles peuvent être mises en court-circuit et donc transportées hors tension.
- *Nouveau numéro ONU pour le disilane* – Le disilane est un gaz liquéfié pyrophorique sous pression qui s’enflamme spontanément au contact de l’air. Appartenant au groupe des hydrures de silicium, ce gaz est utilisé dans l’industrie pour revêtir des produits de silicium et pour nettoyer les tranches (support pour composants électroniques) contenant du silicium. Cette matière était jusqu’ici transportée sous la rubrique collective UN 3161 Gaz liquéfié inflammable, n.s.a, laquelle ne tient pas compte des propriétés pyrophoriques du disilane.
- *Nouveau numéro ONU 3554 pour le gallium contenu dans des objets manufacturés* – Le gallium peut servir de substitut au mercure dans nombre de ses utilisations, par exemple dans les thermomètres et lampes UV. Or, l’utilisation de substituts aux produits contenant du mercure permet de satisfaire aux nombreuses prescriptions nationales et internationales visant à réduire les émissions nocives de mercure. Grâce à l’introduction du nouveau numéro ONU 3554, soumis aux mêmes prescriptions de transport et exemptions que le numéro ONU 3506 Mercure contenu dans des objets manufacturés, le gallium n’est plus soumis à des prescriptions plus strictes que le mercure, alors qu’il est moins dangereux.

- *Nouveaux numéros ONU 3556 à 3558 pour les véhicules mus par batteries au lithium ou par batteries au sodium ionique* – Les batteries au lithium ont permis de nombreuses innovations dans le domaine de la mobilité personnelle (vélos électriques, trottinettes électriques, planches à roulettes électriques et autres véhicules légers). Ces engins étaient jusqu’ici transportés sous le numéro ONU 3171, lequel couvre aussi bien les véhicules mus par batteries que les équipements alimentés par batteries. Avec l’introduction des nouveaux numéros ONU, l’ancien numéro ONU 3171 ne s’applique plus qu’aux véhicules et équipements alimentés par des accumulateurs à électrolyte liquide, des batteries au sodium métal ou des batteries aux alliages de sodium. Les nouveaux numéros ONU ont été associés à une instruction d’emballage qui autorise les emballages non conformes, ainsi que le transport sans emballage, sous certaines conditions. Certaines parties du véhicule peuvent être démontées du cadre pour mieux tenir dans l’emballage, à l’exception de la batterie qui doit rester dans le véhicule pour des raisons de sécurité. Comme les piles et batteries au sodium ionique, les véhicules mus par des batteries au sodium ionique sont exemptés des prescriptions lorsque les batteries sont en court-circuit.

- *Transport en vrac de déchets contenant de l’amiante* – Les déchets contaminés par de l’amiante libre ne peuvent être transportés qu’emballés. Or, de grandes quantités de déchets solides contenant de l’amiante sont produites sur nombre de chantiers de bâtiments et travaux publics (p. ex. fraisage de la chaussée, démolition ou rénovation de bâtiments, élimination des terres contaminées à l’amiante), de sorte que les quantités à éliminer et les tailles des différents morceaux rendent très difficile l’application des instructions d’emballage. Qui plus est, les autorités compétentes pour la sécurité au travail ont constaté que le risque d’exposition résultant de la libération de poussières cancérigènes ou fibres cancérigènes lors d’un remplissage dans des emballages conformes au RID/ADR est plus élevé que lors d’un chargement en vrac. Le RID 2025 autorise désormais le transport en vrac de déchets contenant de l’amiante, sous certaines conditions : le compartiment de chargement (p. ex. benne amovible) doit accueillir un conteneur-bag double couche en polyéthylène ou polypropylène permettant une fermeture étanche, dont les surfaces externes devront être décontaminées après le chargement et la fermeture. Un conteneur-bag ne peut être utilisé qu’en combinaison avec un tel compartiment.

- *Transport de déchets dans des emballages intérieurs placés dans un même emballage extérieur* – Les emballages combinés utilisés pour le transport de marchandises dangereuses sont constitués d'un emballage extérieur et d'un ou de plusieurs emballages intérieurs. Normalement, les emballages extérieurs doivent être soumis aux épreuves conjointement avec les emballages intérieurs dont il est prévu qu'ils soient utilisés ensemble. Lors de la collecte de déchets en revanche, il ne reste la plupart du temps qu'un emballage intérieur mais pas d'emballage extérieur et ces emballages intérieurs se présentent dans beaucoup plus de configurations que ne le prévoit la réglementation. Pour des raisons de sécurité, il n'est en outre pas réaliste de réemballer tous les déchets dans des emballages intérieurs déjà éprouvés. Ainsi, eu égard aux particularités de la collecte de déchets dangereux dans les déchetteries, certaines facilitations permettant de placer des emballages intérieurs divers dans un même emballage extérieur ont été introduites. L'emballage extérieur doit satisfaire aux exigences les plus strictes du RID (groupe d'emballage I) et contenir suffisamment de matériau de rembourrage pour empêcher le déplacement des emballages intérieurs. Lorsque des emballages intérieurs fragiles sont placés dans un emballage extérieur, un matériau absorbant doit également être prévu. Les emballages intérieurs doivent être placés dans l'emballage extérieur par un personnel formé et compétent.

6.2 RID 2027

La Réunion commune RID/ADR/ADN a d'ores et déjà abordé différentes questions qui seront prises en compte dans les versions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN (voir point 5.2).

À sa 18^e session des 20 et 21 novembre 2024 à Madrid, le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a également débattu de questions spécifiques aux chemins de fer qui se répercuteront sur l'édition 2027 du RID.

Le Groupe de travail permanent a ainsi discuté de questions d'interprétation qui entraîneront des modifications au RID en 2027 et pour lesquelles une explication a dans l'intervalle été publiée sur le site Internet de l'OTIF.

À la suite des discussions sur le transfert dans les prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'OTIF applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international et dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) du système ferroviaire de l'Union européenne des exigences du RID en matière de technique des véhicules applicables aux wagons destinés au transport de marchandises dangereuses, le Groupe de travail permanent a été informé que le marquage relatif à des équipements particuliers, tel qu'il est prévu pour les wagons de marchandises dangereuses, devait également être utilisé pour les wagons de marchandises non dangereuses. Il s'agit en particulier des marques pour les wagons équipés, à titre volontaire, de systèmes permettant d'empêcher les déraillements ou d'en limiter les conséquences.

Le Groupe de travail permanent s'est à nouveau intéressé à la bande orange devant être apposée sur les wagons-citernes destinés au transport des gaz liquéfiés, liquéfiés réfrigérés ou dissous. Il a décidé de renvoyer à une norme colorimétrique en ce qui concerne la teinte exacte de la bande, les variations visuelles de couleur dues à l'exposition aux intempéries étant par ailleurs admises. Le Groupe de travail permanent est en outre convenu que cette bande orange devait aussi être prescrite pour les très grands conteneurs-citernes. Dans la mesure où cela implique également de modifier l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), cette question devra encore être examinée par la Réunion commune RID/ADR/ADN et par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU).

Le Groupe de travail permanent s'est également penché sur l'accident ferroviaire survenu le 25 décembre 2022 en Serbie, où un déraillement a causé la libération de grandes quantités d'ammoniac. Les discussions ont porté sur les possibilités d'amélioration de la sécurité du transport d'ammoniac, gaz toxique et inflammable pouvant causer des irritations cutanées, des lésions oculaires, des problèmes respiratoires, voire la mort par asphyxie. Transporté en grandes quantités, l'ammoniac sert notamment à la fabrication d'engrais. Son utilisation comme substrat pour le transport d'hydrogène est également envisagée.

La 18^e session du Groupe de travail permanent a été précédée de la 20^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » qui a réfléchi au transport des très grands conteneurs-citernes en wagons isolés et aux possibilités de circulation sans restrictions de manœuvre des wagons-porteurs chargés de très grands conteneurs-citernes. Le RID comporte des exigences fondamentales pour la résistance des wagons-citernes, des conteneurs-citernes et de leurs moyens de fixation. Étant donné que les conteneurs-citernes sont habituellement transportés en trains complets, les charges théoriques actuelles 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. Le groupe de travail a conclu que deux solutions étaient possibles. Première solution, l'exigence actuelle de conception des conteneurs-citernes pour 2g pourrait restée inchangée. Dans ce cas, il faudrait ajouter dans le RID la précision que le triage à la bosse de conteneurs-citernes conçus pour une accélération de 2g, y compris les très grands conteneurs-citernes, n'est possible qu'avec certaines restrictions, à savoir qu'il ne peut avoir lieu que dans des gares de triage équipées de freins de voie limitant les vitesses de tamponnement à 7 km/h au maximum. Toutefois, s'il devait importer, pour l'industrie ou des États, que les très grands conteneurs-citernes, comme les wagons-citernes, puissent être manœuvrés sans restrictions, une valeur de conception de 3g devrait être définie pour les très grands conteneurs-citernes. Les wagons porte-conteneurs et les moyens de fixation devraient alors être conçus pour 5g. Ces discussions se poursuivront en 2025.

Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a par ailleurs été informé de l'état d'avancement d'un projet de recherche sur les répercussions des mouvements d'oscillation en trafic ferroviaire, qui devrait apporter une compréhension fondamentale du comportement en oscillation. Différentes conditions doivent en particulier être prises en compte, comme la géométrie des voies, la vitesse, les modèles de citernes, la viscosité des matières et l'interaction des oscillations transversales et longitudinales. La nécessité de ce projet de recherche est apparue lors des discussions sur les très grands conteneurs-citernes : les représentants de l'industrie chimique avaient exprimé le souhait de supprimer du RID la disposition prévoyant un taux de remplissage d'au moins 80 % ou d'au plus 20 % pour les conteneurs-citernes uniquement transportés par le rail. C'est parce que les conteneurs-citernes sont utilisés pour le transport intermodal que cette règle, indispensable pour la sécurité dans le trafic routier, avait été introduite dans l'ADR et le RID.

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 2025 au RID, l'annexe 2 au SMGS a elle aussi été modifiée, avec pour date d'entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2025.

Afin de faciliter le transport de marchandises dangereuses dans les États russophones et de promouvoir l'application du RID dans les États non parties russophones (voir point 8), une traduction russe non officielle du RID 2023 a été publiée sur le site Internet de l'OTIF.

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

Le Secrétariat de l'OTIF a entrepris l'élaboration de guides concernant l'application et la mise en œuvre des différents appendices à la COTIF, qui devraient permettre de faciliter l'adhésion à la COTIF des États intéressés. Le guide sur l'appendice C à la COTIF (RID) préparé par le département du transport des marchandises dangereuses a été adopté par le Groupe de travail permanent avec quelques ajouts et adaptations et publié sur le site Internet de l'OTIF.

La coopération avec d'autres organisations

Le Secrétariat de 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.

Par ailleurs, dans le cadre d'un séminaire international sur la gestion et le transport ferroviaire des déchets organisé par le CIT le 7 mai 2024 à Genève, il a présenté les nouveautés du RID 2025 visant à faciliter l'application de ses prescriptions au transport de déchets dangereux.

Enfin, il a présenté ces nouveautés ainsi que les corrélations entre le RID et les autres règlements internationaux pour le transport de marchandises dangereuses lors d'un atelier organisé à Riga, du 10 au 12 décembre 2024, par la Communauté des transports, auquel la Géorgie, le Moldova et l'Ukraine ont participé aux côtés des États des Balkans occidentaux.

Perspectives 2025

La Réunion commune RID/ADR/ADN va poursuivre ses travaux sur les éditions 2027 du RID, de l'ADR et de l'ADN. En avril 2025 se réunira tout d'abord le Groupe de travail ad hoc pour l'harmonisation des règlements RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, lequel élaborera, sur la base d'un projet préparé par les secrétariats de l'OTIF et de la CEE-ONU, des propositions visant à reprendre les modifications de la 24^e édition révisée des Recommandations de l'ONU. Ces propositions seront ensuite soumises à la Réunion commune qui se réunira pendant deux semaines en septembre 2025.

Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID tiendra une session d'une semaine en novembre 2025, lors de laquelle la majorité des modifications au RID prévues pour une entrée en vigueur en 2027 seront adoptées. Le Groupe de travail permanent poursuivra ses discussions sur la résistance des très grands conteneurs-citernes et de leurs wagons porteurs, sur les effets des mouvements d'oscillation en trafic ferroviaire et sur la protection contre les explosions en cas d'utilisation d'attelages automatiques numériques. En mai 2026, la Commission d'experts du RID se réunira pour approuver formellement toutes les modifications.

Résultats 2024

25-28 mars 2024	Réunion commune RID/ADR/ADN, à Berne
22 mai 2024	17 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, à Berne
23 mai 2024	58 ^e session de la Commission d'experts du RID, à Berne
10-13 septembre 2024	Réunion commune RID/ADR/ADN, à Genève
24 octobre 2024	Publication du guide sur le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses
1 ^{er} novembre 2024	Publication du RID 2025
19 novembre 2024	20 ^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID, à Madrid
20 et 21 novembre 2024	18 ^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, à Madrid

Participation active à divers ateliers sur le transport de marchandises dangereuses et le transport de déchets

6 articles consacrés aux évolutions juridiques du RID publiés dans le Bulletin de l'OTIF

2 articles consacrés aux mouvements transfrontières de déchets publiés dans le Bulletin de l'OTIF

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



Bas Leermakers

Chef du département de l'interopérabilité technique

Les appendices F (RU ATMF) et G (RU APTU), accompagnés des PTU, annexes, guides et documents explicatifs, portent sur les exigences, procédures et responsabilités liées à l'admission, la maintenance et l'utilisation des véhicules en trafic international – en un mot sur l'interopérabilité technique. Cette interopérabilité technique inclut également les questions relevant du futur appendice H (RU EST) concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

Le département de l'interopérabilité technique est en charge de toutes les questions relatives aux RU APTU, ATMF et EST. À cette fin, il organise chaque année une session de la Commission d'experts techniques et trois sessions du groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) ; il en rédige les documents de travail, y compris les propositions portant modification des dispositions juridiques, ainsi que les notifications dépositaires y afférentes. Le département de l'interopérabilité technique est également compétent, sur le fond, pour la Commission de révision et l'Assemblée générale dès lors que ces organes traitent d'interopérabilité technique. Enfin, il représente le Secrétariat de l'OTIF à l'extérieur pour son domaine d'activité, notamment aux réunions pertinentes de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et de la Commission européenne.

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.

En 2023, l'OTIF a entamé une révision de la plupart des PTU dans le but d'y tenir compte du progrès technique et de préserver leur alignement sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'UE, qui avaient été révisées cette année-là. 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 documents d'orientation et explicatifs ont également été mis à jour.

La première phase de révision des PTU a concerné les PTU Wagons, Bruit et CTCI : le Secrétariat a préparé des projets de documents, le WG TECH les a examinés, puis les propositions en résultant ont été adoptées par la Commission d'experts techniques en juin 2024. Les PTU révisées sont finalement entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

La seconde phase de révision des PTU a concerné les PTU LOC&PAS, PMR, Marquage et Infrastructure. En 2024, le WG TECH a examiné des projets pour ces PTU, qui seront soumis pour adoption à la Commission d'experts techniques en 2025.

De plus amples informations concernant les PTU et autres documents sont présentées plus loin.

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, discutés et convenus par la Commission d'experts techniques en 2023.

Axés sur la pertinence et l'efficacité des règles dans différents contextes, les principes visent à promouvoir l'application de la COTIF dans le plus large espace géographique possible, garantir la compatibilité avec le droit de l'UE et permettre différents niveaux d'interopérabilité. L'adhésion possible d'organisations régionales d'intégration économique autres que l'UE y est par ailleurs prise en compte, ainsi que la nécessité de pouvoir concilier interopérabilité et liberté de conception et d'innovation dans le cadre des dispositions relatives aux véhicules. Ces principes ont été suivis lors de la rédaction de tous les documents de travail.

Attaché à faciliter le trafic international ferroviaire et à élargir l'application des concepts établis par l'OTIF, le Secrétariat a analysé les possibilités d'intégration de spécifications du Conseil de coopération du Golfe (CCG) dans les PTU. Cette analyse sera examinée par la Commission d'experts techniques en 2025.

Quatre des huit principes renvoient à la compatibilité nécessaire entre les règles d'interopérabilité technique de l'OTIF et les dispositions de l'UE et témoignent ainsi de son importance. Aussi l'UE est-elle représentée aux réunions de l'OTIF et le Secrétariat aux réunions pertinentes de l'UE auxquelles il est invité, notamment à des réunions organisées par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et par la Commission européenne, par exemple aux sessions du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires.

11. Maintenir à jour la réglementation dérivée des RU APTU

À sa 16^e session des 11 et 12 juin 2024, la Commission d'experts techniques a adopté des versions révisées des PTU Wagons, Bruit et CTCI sous la forme de nouvelles versions consolidées remplaçant les anciennes versions. À cette même session, l'appendice I de la PTU ATF a été modifié. Les PTU révisées et l'appendice I de la PTU ATF modifié sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

État d'avancement des travaux sur les PTU, selon l'ordre de priorité défini dans le programme de travail 2024-2025 de l'OTIF :

1. PTU relatives aux wagons (PTU Wagons, PTU Bruit) — En 2024, la Commission d'experts techniques a adopté des versions révisées de ces PTU.
2. PTU relatives à l'utilisation des véhicules en trafic international (PTU CTCI, PTU Marquage) — En 2024, la Commission d'experts techniques a adopté une version révisée de la PTU CTCI. Le WG TECH a analysé la nécessité de réviser la PTU Marquage ; un projet pour adoption sera préparé pour la Commission d'experts techniques en 2025.
3. PTU relatives aux locomotives et au matériel roulant destiné au transport de voyageurs (PTU LOC&PAS, PTU PMR) — En 2024, le WG TECH a examiné des projets de révision de ces PTU. Des projets pour adoption seront préparés pour la Commission d'experts techniques en 2025.
4. PTU relative aux applications télématiques (PTU ATF) — En 2024, l'UE a mené des discussions approfondies sur la révision de ses STI relatives à la télématique. Ces travaux se poursuivront en 2025. L'OTIF devra par la suite en examiner les résultats.
5. PTU relative à l'infrastructure (PTU Infrastructure) — En 2024, le WG TECH a examiné des propositions pour la révision de la PTU. Un projet pour adoption seront préparé pour la Commission d'experts techniques en 2025.

Révision de la PTU Wagons

La PTU Wagons énonce des exigences devant être satisfaites par les wagons de marchandises nouveaux, renouvelés et réaménagés utilisés en trafic international. Les modifications adoptées en 2024 incluent des dispositions relatives à la facilitation des transports combinés, aux fonctions (facultatives) de détection et de prévention des déraillements ainsi qu'à la reconnaissance mutuelle de la première admission des wagons dotés d'équipements électriques ou électroniques embarqués. 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 pour la Norvège et le Royaume-Uni ont été introduites.

Révision de la PTU Bruit

La PTU Bruit énonce des exigences devant être satisfaites par tous les types de matériel roulant utilisés en trafic international. Elle s'applique aux véhicules nouveaux, renouvelés et réaménagés, mais a également d'importantes implications pour tous les wagons actuellement exploités en trafic international.

Ainsi, depuis le 8 décembre 2024, les wagons équipés de semelles de frein en fonte ne peuvent plus être utilisés sur les parties du réseau désignées comme « itinéraires moins bruyants » (voir appendice D de la PTU Bruit). Ces itinéraires moins bruyants constituant une part importante du réseau européen, les semelles de frein en fonte ne peuvent plus être utilisées sur la plupart des wagons circulant à l'international en Europe.

Les modifications adoptées en 2024 incluent une méthode d'évaluation des propriétés acoustiques des semelles de frein composites utilisées pour les freins agissant sur la table de roulement. Cette méthode permet de déterminer si, après utilisation d'une semelle pendant tout un cycle d'essai, l'indice de rugosité acoustique de la table de roulement reste dans les limites fixées. Dès lors que les semelles de frein en fonte d'un wagon « bruyant » existant sont remplacées par des semelles composites soit testées conformément à la PTU, soit listées dans celle-ci, le wagon est considéré comme silencieux et peut être utilisé sur les itinéraires moins bruyants.

Par ailleurs, des règles particulières de mise en œuvre et des cas spécifiques ont été introduits pour la Norvège et le tunnel sous la Manche.

Révision de la PTU CTCl

La PTU CTCl porte sur deux procédures précédant la circulation de tout train : la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire. La composition des trains est le processus par lequel, sur la base du dossier technique de chaque véhicule, l'entreprise ferroviaire prépare le train pour l'exploitation et s'assure que tous les véhicules du train et le train dans son ensemble satisfont aux exigences. La vérification de la compatibilité avec l'itinéraire est la vérification par laquelle l'entreprise ferroviaire s'assure, grâce aux informations fournies à cet effet par le gestionnaire d'infrastructure, qu'un train est compatible avec l'itinéraire sur lequel elle prévoit de le faire circuler.

Les modifications à la PTU CTCl incluent la mise à jour des contrôles de compatibilité entre les véhicules et les systèmes de détection des trains, des définitions et des exigences relatives au transport combiné.

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 première version, qui a par la suite été revue, complétée et améliorée par le WG TECH. Cette version révisée sera proposée pour approbation à la Commission d'experts techniques en 2025.

Le travail de mise à jour des guides d’application et documents explicatifs de différentes PTU s’est poursuivi en 2024. 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 le guide d’application de la PTU LOC&PAS mis à jour et un document explicatif sur la PTU CTCl. Le WG TECH a quant à lui examiné des projets de mise à jour des guides d’application de la PTU Wagons et de la PTU Bruit, ainsi qu’un document explicatif sur le marquage des véhicules. Ces textes seront proposés pour approbation à la Commission d’experts techniques en 2025.

Le tableau ci-dessous récapitule l’état de chaque PTU et les activités y afférentes menées en 2024.

Liste et état des PTU

Dénomination courte	Objet	Date d’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	Adoption de la PTU révisée par la CTE. Mise à jour du guide d’application par le WG TECH
PTU Bruit	Bruit du matériel roulant	1.1.2025	Adoption de la PTU révisée par la CTE Mise à jour du guide d’application par le WG TECH
PTU LOC&PAS	Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs	1.4.2022	Approbation du guide d’appli-cation mis à jour par la CTE. Révision de la PTU par le WG TECH
PTU Marquage	Marquage externe des véhicules	1.4.2021	Révision de la PTU et rédaction d’un nouveau document explicatif par le WG TECH
PTU PMR	Accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite	1.1.2022	Révision de la PTU par le WG TECH
PTU ATF	Applications télématiques au service du fret	1.1.2025	Adoption de l’appendice I révisé par la CTE
PTU Infrastructure	Infrastructure	1.1.2022	Révision de la PTU par le WG TECH
PTU CTCl	Composition des trains et vérification de la compatibilité avec l’itinéraire	1.1.2025	Adoption de la PTU révisée et approbation d’un nouveau document explicatif par la CTE

12. Maintenir à jour les RU ATMF

Le programme de travail 2024-2025 de l'OTIF aborde 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. Après examen de la question, la Commission d'experts techniques a conclu qu'une révision des RU ATMF était effectivement nécessaire et que les objectifs définis ne pourraient être atteints que par une révision intégrale sous la forme d'une nouvelle version consolidée. C'est l'Assemblée générale qui est compétente pour prendre une décision finale à cet effet.

La Commission d'experts techniques a estimé que des propositions ne devraient être présentées à l'Assemblée générale qu'après l'entrée en vigueur des modifications à la COTIF adoptées par celle-ci à sa 13^e session (25-26.9.2018), lesquelles comprenaient entre autres des modifications à l'article 34, § 3 à 6, et à l'article 35, § 4, de la Convention. L'entrée en vigueur de ces modifications est toujours en instance d'approbation par deux tiers des États membres de l'OTIF. Cette situation pouvant encore durer un certain temps, la Commission d'experts techniques a conclu que pour l'heure, la rédaction des modifications aux RU ATMF ne devait pas figurer au premier rang des priorités du WG TECH. Par conséquent, il n'y a pas eu de nouveaux développements en 2024.

Également mentionnées dans le programme de travail, les évolutions au sein de l'UE concernant les registres de véhicules n'ont pas atteint, en 2024, 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.

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

Liste et état de la réglementation dérivée des RU ATMF

Référence	Objet	Date d'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	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	Stable
Registres	Spécifications des registres de véhicules visés à l'article 13 des ATMF	1.4.2021	Stable

13. Élaborer les annexes aux RU EST

À sa 13^e session en 2018, l'Assemblée générale a adopté les RU EST, qui entreront en vigueur douze mois après avoir été approuvées par les deux tiers des États membres de l'OTIF. Les conditions à l'entrée en vigueur des RU EST ne sont pas encore remplies.

L'Assemblée générale a recommandé que la Commission d'experts techniques prépare des projets d'annexes aux RU EST avant même que celles-ci n'entrent en vigueur. Ces projets pourront ensuite être adoptés sans délai par la Commission d'experts techniques une fois les RU EST en vigueur. L'OTIF travaille sur ces annexes depuis 2021.

En 2024, la Commission d'experts techniques a pris note d'un rapport d'avancement sur l'élaboration de ces annexes et a examiné le projet d'annexe D concernant une méthode de sécurité commune pour la surveillance. Les discussions ont révélé que le projet d'annexe D devait encore être peaufiné. Le WG TECH en a donc préparé une version révisée qui sera présentée à la Commission d'experts techniques pour examen en 2025.

Le tableau ci-dessous récapitule l'état d'avancement de la préparation de la future réglementation dérivée des RU EST.

Liste et statut 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	Révision par la CTE en 2022
Annexe B	Méthode de sécurité commune en matière de contrôle	Révision par la CTE en 2022
Annexe C	Procédures harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité	Révision par la CTE en 2023
Annexe D	Méthode de sécurité commune aux fins de surveillance	Révision par la CTE en 2024 Mise à jour préparée par le WG TECH en 2024, pour examen par la CTE en 2025

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

En 2024, le Secrétariat et la Commission d'experts techniques ont poursuivi la veille et l'évaluation de la mise en œuvre et de l'application des RU APTU et ATMF.

La Commission d'experts techniques a lancé la première phase de la veille et de l'évaluation en 2022 en collectant des informations sur les modalités de mise en œuvre de certaines dispositions clés par les États parties et sur la pertinence perçue des règles. Les réponses ont révélé que de nombreux États parties n'avaient pas informé le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales ou de leurs autorités compétentes. L'on a ainsi pu constater que la communication avec les États n'ayant pas répondu devait être améliorée ; la désignation de points de contact officiels dans tous les États parties pourrait être utile à cet effet.

Pour la deuxième phase, commencée en 2023, quatre questionnaires ont été adressés aux organismes représentatifs du secteur ferroviaire, aux organismes d'évaluation et aux autorités compétentes dans le but de recueillir des retours d'expérience sur l'application pratique de la réglementation. Le Secrétariat a également organisé des réunions bilatérales avec les répondants pour discuter de leurs réponses, demander des précisions supplémentaires et mieux comprendre les problèmes. Les réponses ont révélé d'une part que de nombreux organismes d'évaluation ne connaissaient pas suffisamment le champ d'application et le but de la COTIF en général et des PTU en particulier et d'autre part que les corrélations entre la COTIF et le droit de l'UE étaient incompréhensibles. Les conclusions en ont été présentées à la Commission d'experts techniques en 2024 et ont servi de base à l'élaboration d'un guide sur les RU APTU et ATMF visant à accompagner les autorités et parties prenantes dans la mise en œuvre et l'application de la réglementation.

En 2024, le WG TECH a poursuivi ses discussions sur l'importance de la mise en œuvre complète et correcte des RU ATMF aux fins de l'admission des véhicules ferroviaires au trafic international, ainsi que de l'acceptation mutuelle des admissions de véhicules entre les États parties. Il est apparu que certains États parties n'appliqueraient pas les RU ATMF alors même qu'ils n'ont pas officiellement formulé de réserve. Pour remédier à cette situation, il a été suggéré que le Secrétariat catégorise les États parties en fonction du niveau de mise en œuvre national et de leur implication dans les travaux de l'OTIF relatifs aux RU ATMF. Le WG TECH a également suggéré de demander à tous les États parties comment les RU ATMF sont mises en œuvre dans leur ordre juridique national et si tous les droits et obligations clés sont couverts. Le WG TECH rendra compte de ses conclusions à la prochaine session de la Commission d'experts techniques en 2025 et fera des propositions sur les suites à donner.

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

En 2024, la Commission d'experts techniques a examiné l'avis du Groupe mixte d'experts pour la coordination concernant la migration des exigences du RID relatives aux wagons vers la PTU Wagons. Les modifications proposées visent à transférer dans les PTU et STI les exigences en matière de technique des véhicules applicables aux wagons destinés au transport de marchandises dangereuses qui ne figuraient jusqu'à présent que dans le RID, et à ne garder dans le RID que les objectifs de protection. Diverses organisations du secteur ferroviaire étaient représentées au sein du Groupe mixte lors de ses travaux préparatoires, lesquels ont par ailleurs tenu compte des (futurs) attelages automatiques numériques. La Commission d'experts techniques a noté que les modifications à la PTU Wagons devraient prendre effet au plus tard le 1^{er} janvier 2027 et qu'elles devraient donc être adoptées au plus tard en juin 2026. La Commission d'experts techniques a prié le Secrétariat et le WG TECH de suivre les développements à cet égard au sein de l'UE et de préparer les propositions pertinentes pour une prochaine session.

Perspectives 2025

17-18 juin 2025	17 ^e session de la Commission d'experts techniques
19 juin 2025	55 ^e session du Groupe de travail permanent sur la technique
9 septembre 2025	56 ^e session du Groupe de travail permanent sur la technique
18 novembre 2025	57 ^e session du Groupe de travail permanent sur la technique

Résultats 2024

11-12 juin 2024	16 ^e session de la Commission d'experts techniques, à Berne
13 juin 2024	52 ^e session du Groupe de travail permanent sur la technique, à Berne
6 septembre 2024	Publication du guide pour l'application et la mise en œuvre des RU APTU et RU ATMF
17 septembre 2024	53 ^e session du Groupe de travail permanent sur la technique, à Ittigen (organisée par la Suisse)
19 novembre 2024	54 ^e session du Groupe de travail permanent sur la technique, à Belgrade (organisée par la Serbie)

5 articles relatifs à l'interopérabilité technique publiés dans le Bulletin de l'OTIF

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



Lunesterline Andriamahatahitry

Chef du département de l'administration et des finances

Les fonctions de support jouent un rôle crucial dans le bon fonctionnement du Secrétariat de l'OTIF. Elles renforcent l'efficacité des départements opérationnels en leur permettant de se concentrer sur leurs missions principales.

Le support administratif et financier notamment poursuit deux objectifs : simplifier les opérations quotidiennes sur les plans organisationnel et logistique et veiller à une gestion efficace des ressources de l'Organisation. Ainsi, les missions du département de l'administration et des finances incluent :

- la gestion des finances et du siège de l'OTIF, avec l'élaboration du budget et sa mise en œuvre ;
- les appels d'offres et la gestion des contrats de prestation de services ;
- la gestion des ressources humaines ;
- le support informatique.

Le département de l'administration et des finances veille également à une prestation efficace au service des États membres en organisant les sessions et en assurant les fonctions de secrétariat pour le Comité administratif (deux sessions par an) et l'Assemblée générale de l'OTIF (une fois tous les trois ans).

Depuis l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg, le 8 mars 2024, le département est chargé du secrétariat de l'Autorité de surveillance du Protocole.

Enfin, le département de l'administration et des finances est en première ligne s'agissant des projets transversaux, tels que la rénovation du siège de l'OTIF et le déménagement temporaire du personnel durant les travaux.

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

Conformément à la décision du Comité administratif à sa 134^e session, les travaux de rénovation du bâtiment du siège de l'OTIF sont financés par le fonds de réserve de l'Organisation (20 %) et par un prêt de la Confédération suisse (80 %).

Fin 2023, le Conseil fédéral de la Confédération suisse avait approuvé l'octroi aux fins de la rénovation d'un prêt à taux préférentiel, remboursable sur trente ans, à la Fondation des immeubles pour les organisations internationales (FIPOI), qui administre les prêts accordés par les autorités suisses pour soutenir les projets immobiliers des organisations internationales sur le sol suisse.

Le contrat de prêt entre la FIPOI et l'OTIF a été signé le 28 février 2024. Ainsi, les travaux de rénovation ont pu commencer en mars 2024.

La phase d'exécution des travaux a été décomposée en deux étapes : la réalisation des travaux de gros œuvre, la charpente ainsi que la mise du bâtiment hors eau avant décembre 2024, et l'achèvement des travaux y compris les travaux de finition d'ici le second trimestre 2025.

Plus de 90 % des lots de travaux ont été attribués fin 2024 et les coûts coïncident avec les estimations. Les travaux de gros œuvre, le renforcement de la structure et les travaux d'isolation extérieure et intérieure ont été terminés fin novembre 2024, avec plusieurs jours d'avance sur le planning des travaux. Le précédent Secrétaire général a pu remercier l'ensemble des équipes engagées depuis le début des travaux lors de la cérémonie du bouquet de chantier, qui marque l'achèvement du gros œuvre.

Ainsi, le projet de rénovation et d'extension du siège de l'OTIF a progressé comme prévu. L'objectif final reste l'achèvement des travaux de rénovation et d'extension du bâtiment en 2025, notamment la réception du bâtiment rénové, durable, accessible, aux normes et conforme au cahier de charges, d'ici juillet 2025, et le retour du Secrétariat dans les locaux rénovés en août 2025.

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

Une seule session du Comité administratif était prévue en 2024. Cependant, pour la première fois, cette session a été suivie du « forum des candidats », nouveauté introduite dans le Règlement concernant l'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général de l'OTIF, adopté à la 15^e Assemblée générale.

Le Comité administratif dans sa précédente composition a pu, lors de sa dernière session qui s'est tenue les 18 et 19 juin 2024, approuver plusieurs documents importants dont le rapport de gestion financière 2023 et le rapport d'audit 2023, le rapport d'activité du Comité administratif sur la période 2021-2024 et la proposition de renouvellement du Comité administratif pour la période allant du 1^{er} octobre 2024 au 30 septembre 2027.

Le forum des candidats s'est tenu le 20 juin 2024. Pour rappel, le forum des candidats désigne une réunion informelle où les candidates et candidats ayant postulé au poste de Secrétaire général se présentent et répondent à des questions.

Présidé par la présidente du Comité administratif, le premier forum des candidats s'est bien passé. 26 délégations se sont déplacées à Berne pour y participer. Les enseignements tirés de cette expérience ont été documentés pour les prochains forums.

La 16^e Assemblée générale, qui s'est tenue en présentiel les 25 et 26 septembre 2024, avec une forte participation, a vu l'élection du nouveau Secrétaire général pour la période 2025 à 2027, a validé les orientations stratégiques et a fixé le plafond des dépenses de l'Organisation pour les prochaines années.

L'Assemblée générale a également désigné les membres du Comité administratif pour la période allant du 1^{er} octobre 2024 au 30 septembre 2027. Deux sessions du Comité administratif auront lieu en 2025.

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

Le Protocole de Luxembourg est entré en vigueur le 8 mars 2024.

Pour rappel, le Protocole de Luxembourg est le protocole ferroviaire à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Il a pour objet de faciliter le financement du matériel roulant ferroviaire en établissant un nouveau système juridique général pour la reconnaissance et la hiérarchisation de garanties détenues par des créanciers sur les équipements ferroviaires.

Conformément à la décision de la 7^e Assemblée générale, l'OTIF assume le rôle de secrétariat de l'Autorité de surveillance du registre international relatif aux matériels ferroviaires créé par le Protocole ferroviaire à la Convention du Cap, dit Protocole de Luxembourg.

Les fonctions de secrétariat comprennent entre autres l'organisation des réunions et la préparation des rapports, documents de travail et procès-verbaux de réunion, mais incluent également la participation à des réunions avec d'autres entités comme la commission d'experts chargée d'assister l'Autorité de surveillance, le Groupe de projet sur la ratification, le comité de révision chargé d'évaluer et de mettre à jour les règles pour l'apposition du numéro URVIS (identifiant unique attribué par le conservateur à un élément particulier de matériel roulant) ainsi qu'à des réunions avec UNIDROIT et le Rail Working Group pour suivre les projets de ratification et à des réunions périodiques avec le conservateur du registre.

En 2024, l'OTIF a préparé et organisé la 12^e et dernière session de la Commission préparatoire, mais également la session inaugurale de l'Autorité de surveillance.

La première session de l'Autorité de surveillance s'est déroulée le 8 mars 2024 à Berne à la suite de la cérémonie de remise officielle par l'OTIF à UNIDROIT, dépositaire du Protocole, d'un certificat confirmant que le Registre international était pleinement opérationnel, comme prévu à l'article XII, § 8, du Protocole.

Les décisions adoptées par l’Autorité de surveillance à sa première session peuvent être réparties en trois groupes :

- Le premier ensemble de décisions portait sur les documents concernant l’établissement et le fonctionnement de l’Autorité de surveillance : la résolution établissant l’Autorité de surveillance, les statuts de l’Autorité de surveillance, les règles de procédure de l’Autorité de surveillance et l’accord entre l’Autorité de surveillance et l’OTIF concernant les fonctions de secrétariat.
- Le deuxième ensemble de décisions portait sur les documents concernant l’établissement du conservateur : budget annuel et barème tarifaire identifiant tous les services du Registre international qui seront fournis par le conservateur et les redevances correspondantes.
- Le troisième ensemble de décisions portait sur l’approbation des divers documents requis pour le fonctionnement du Registre international des garanties sur le matériel roulant ferroviaire : le règlement et les procédures du Registre international, un guide d’utilisation, ainsi que les règles types pour l’identification permanente du matériel roulant ferroviaire.

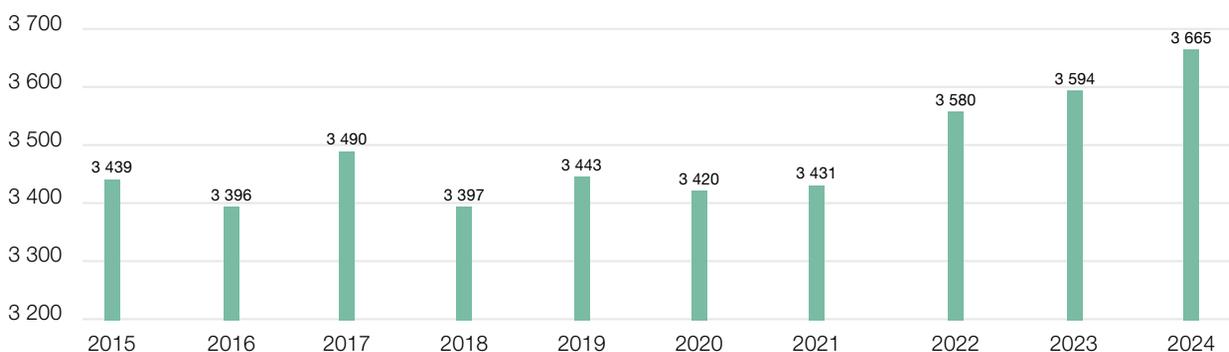
19. Gestion financière

Le budget prévisionnel du Secrétariat pour 2024 approuvé par le Comité administratif à sa 138^e session était de 3 978 581 CHF, hors projets liés à la rénovation, et restait donc inférieur au plafond pour les dépenses récurrentes fixé par l’Assemblée générale à 4,2 millions de CHF.

Les dépenses de l’Organisation constatées au 31 décembre 2024 s’élèvent à environ 3,802 millions de CHF. Le budget 2024 se caractérise ainsi par la qualité de son estimation, avec un taux d’exécution budgétaire moyen proche de 94 %, hors projets liés à la rénovation.

Les contributions des États membres constituent la principale source de revenus de l’Organisation pour couvrir les dépenses. Le graphique ci-dessous montre l’évolution des contributions des États membres sur les dix dernières années (2015 à 2024).

Graphique : Évolution des contributions des États membres de 2015 à 2024 (en millions de CHF)



20. Planification et gestion des ressources humaines

Évolution des effectifs

L'effectif de l'OTIF est resté stable en 2024, avec 21 membres du personnel représentant 18,4 ETP (équivalents temps plein). Il faut noter toutefois les changements au sein du département juridique avec l'arrivée de la nouvelle conseillère juridique et du nouveau conseiller juridique principal en cours d'année et surtout la vacance à venir à la tête du département juridique par suite de l'élection du chef du département au poste de Secrétaire général pour la période allant du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2027.

Le Comité administratif a été informé lors de ses précédentes sessions du risque lié au départ à la retraite de plusieurs membres du personnel dans les cinq années à venir, dont l'assistante de direction du département de l'administration et des finances dès 2025. L'appel à candidatures pour ce poste a été lancé en 2024. Cependant, la procédure de recrutement a été suspendue en attendant la réorganisation envisagée par le Secrétaire général nouvellement élu.

Formations/Information

Pour l'Organisation, la formation est considérée comme un des outils de motivation du personnel mais également de rétention des talents. Pour les membres du personnel, il s'agit de s'adapter au changement technologique ou des missions mais aussi de se développer tout au long de leur carrière pour acquérir de nouvelles compétences.

Les demandes de formation soumises et approuvées par le Secrétaire général en 2024 concernaient principalement des formations pour l'adaptation au poste de travail (15 % du budget formation), pour l'acquisition de nouvelles compétences (33 %) et pour l'apprentissage d'une des langues de l'Organisation (32 %).

Par ailleurs, à la demande de l'OTIF, la Caisse de pensions suisse Publica, à laquelle l'ensemble des membres du personnel, suisses et non suisses, cotisent, est venue au Secrétariat pour une session d'information sur les droits des affiliés, afin notamment de donner des conseils sur les options et les conséquences financières associées, et surtout répondre aux questions du personnel.

Mise en œuvre des recommandations de l'étude sur les ressources humaines – Révision du Statut du personnel

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

Cette étude a été divisée en deux phases comme suit :

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

Le rapport final avec les recommandations du cabinet d'étude externe a été présenté au Comité administratif, qui en a pris note, à sa 137^e session.

La phase I de l'étude avait conclu entre autres à la nécessité de moderniser le Statut du personnel, pour tenir compte notamment des évolutions des structures familiales, mais également de revoir certaines dispositions sur les avantages sociaux qui créaient des inégalités.

La révision du Statut personnel du personnel est un des objectifs pour 2025. Le projet de révision a pu commencer avec le lancement de la consultation de l'ensemble des membres du personnel au dernier trimestre 2024. Les prochaines étapes et le cadre de la révision devront être discutés avec le nouveau Secrétaire général de l'Organisation.

Perspectives 2025

2025 sera encore une année chargée avec la fin des travaux de rénovation du siège de l'OTIF, la clôture du projet en juillet 2025, mais également la préparation du retour du Secrétariat en août 2025.

Plusieurs réunions des organes de l'OTIF pourront avoir lieu dans la nouvelle salle de conférence du siège, aménagée pour accueillir des réunions internationales avec interprétation, au dernier trimestre 2025.

Par ailleurs, plusieurs réunions sont prévues :

23 avril 2025	2 ^e session de l'Autorité de surveillance du Protocole de Luxembourg
27-28 mai 2025	140 ^e session du Comité administratif
Novembre 2025	141 ^e session du Comité administratif

Résultats 2024

L'année 2024 a été particulièrement chargée. Au-delà des réunions avec les parties prenantes pour le projet de rénovation, plusieurs réunions et événements importants ont eu lieu :

28 février 2024	Signature de l'accord de prêt entre l'OTIF et la FIPOI
7 mars 2024	12 ^e session de la Commission préparatoire du Protocole de Luxembourg
8 mars 2024	Entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg et 1 ^{re} session de l'Autorité de surveillance
14 mars 2024	Cérémonie du premier coup de pioche (début des travaux de gros-œuvre de la rénovation)
18-19 juin 2024	139 ^e session du Comité administratif
20 juin 2024	Premier forum des candidats pour l'élection du Secrétaire général
25-26 septembre 2024	16 ^e Assemblée générale, en présentiel, avec forte participation
5 décembre 2024	Cérémonie du bouquet de chantier (fin des travaux de gros-œuvre)

ASSURER DES SERVICES LINGUISTIQUES DE HAUTE QUALITÉ



Joana Meenken

Chef du département de la traduction

Le département de la traduction du Secrétariat joue un rôle central dans la préparation des réunions de tous les organes de l'OTIF en veillant à la précision et à l'exactitude de leurs textes juridiques dans les trois langues de travail. En tant que département « transversal », il fournit ses services à tous les autres départements et aux organes de l'OTIF. Ses responsabilités incluent la traduction dans les délais et dans les règles de l'art de documents à teneur diplomatique, juridique, technique ou encore financière, ainsi que l'interprétation des sessions des organes.

21. Livrer dans les délais des traductions de grande qualité

Traduction et relecture

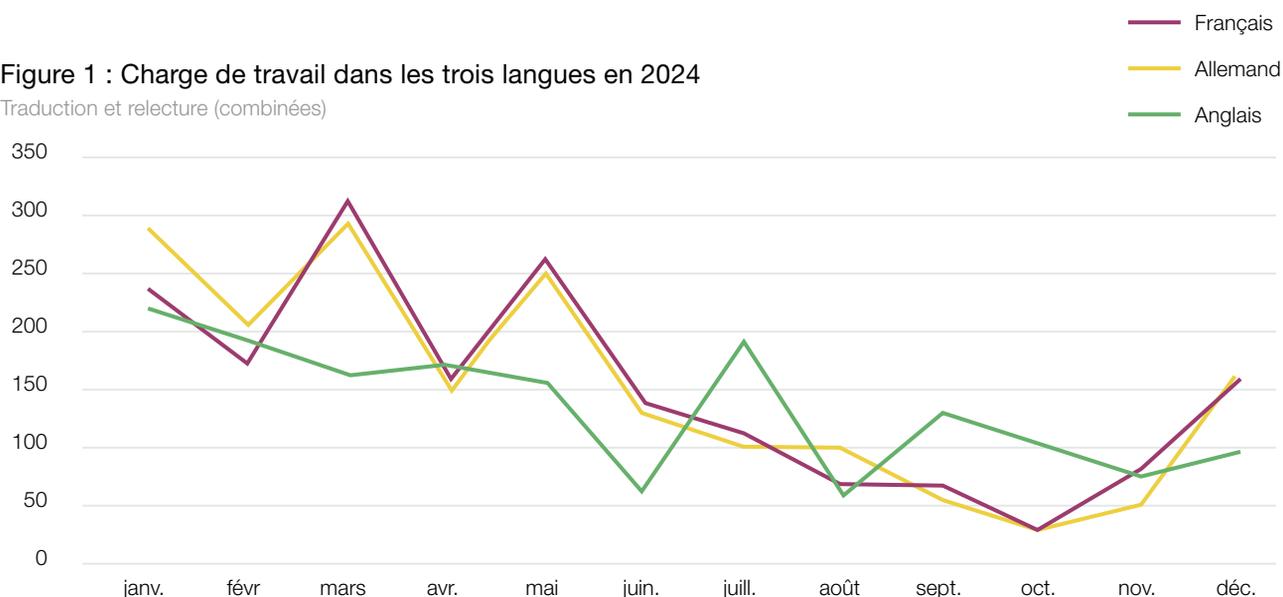
En 2024, la tenue de l'Assemblée générale a entraîné la production d'un plus grand nombre de documents et le département de la traduction a dû tenir davantage de délais. Fiables et éprouvées, les coopérations externes ont été maintenues. Enfin, plusieurs textes de l'OTIF et de ses organes ont été révisés à la lumière des [lignes directrices sur l'utilisation d'un langage inclusif](#) publiées en 2023.

Charge de travail représentée en graphiques

L'évolution et la ventilation du nombre de pages¹ peut être plus aisément représentée 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 2024

Traduction et relecture (combinées)



Dans l'ensemble, la situation est similaire à celles des deux années précédentes : la charge de travail a été visiblement plus élevée au premier semestre et la plupart des externalisations de traductions ont eu lieu à cette période. Dans la mesure où la majorité des textes sources sont rédigés en anglais, les courbes pour l'allemand et le français sont quasiment parallèles. La courbe anglaise s'en écarte, entre autres raisons parce qu'elle inclut la relecture de différents documents établis en anglais uniquement. De plus, les pics de relecture en anglais précèdent d'un ou deux mois les pics de traduction dans les deux autres langues.

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)

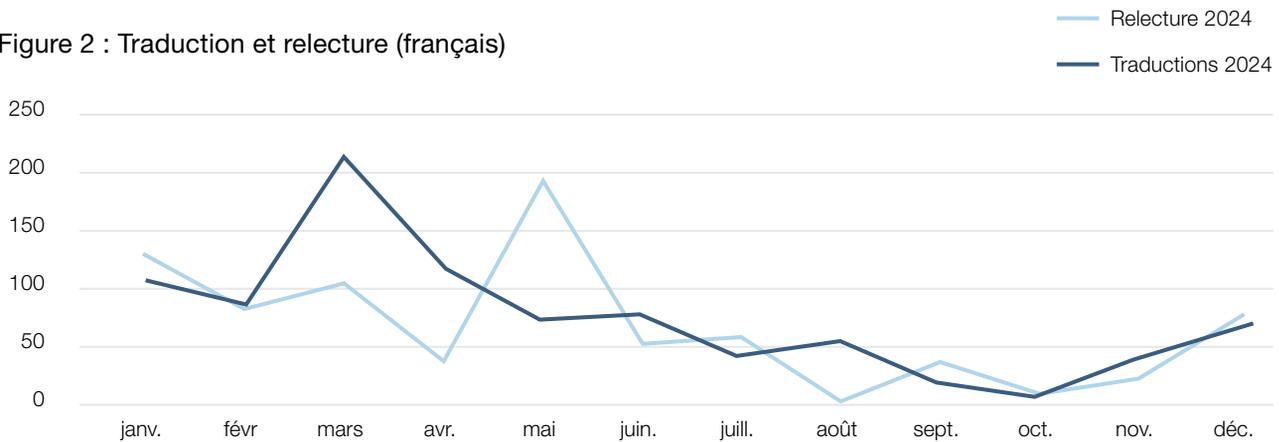
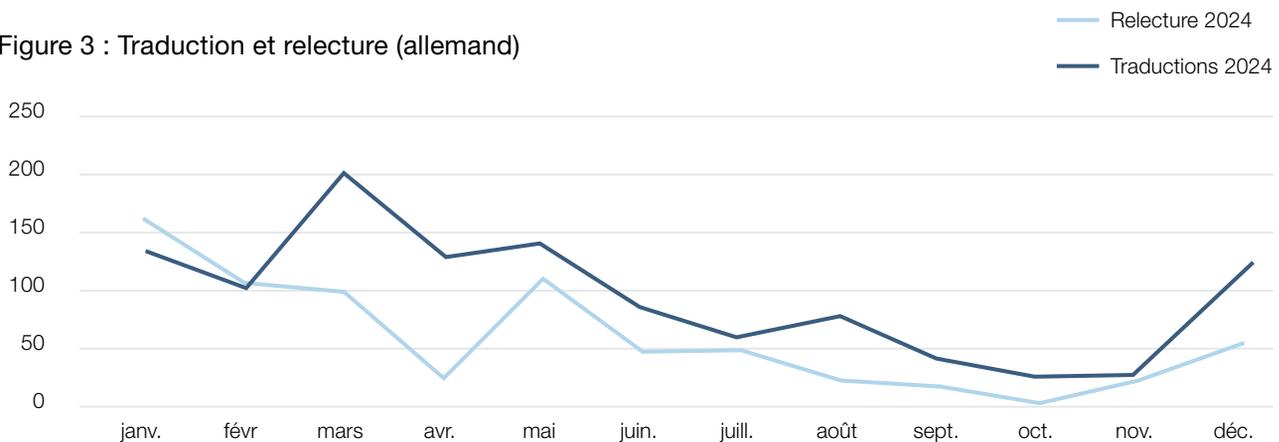


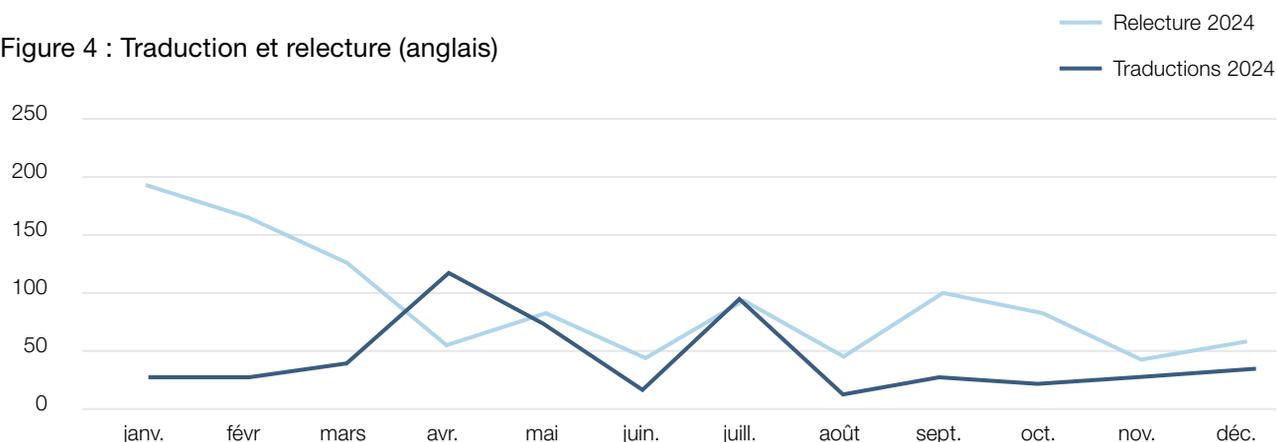
Figure 3 : Traduction et relecture (allemand)



Les courbes allemande et française font ressortir encore plus clairement que les années précédentes la charge de travail accrue au premier semestre. En janvier et février ont été traduits les documents pour la Commission d'experts techniques, les documents pour la Réunion commune², mais également le procès-verbal de la 138^e session du Comité administratif (janvier). Les pics aux mois de mars et de mai sont principalement dus à la préparation de la 6^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale (mars), de la 139^e session du Comité administratif, de la 16^e Assemblée générale, ainsi que du bulletin et du rapport d'activité (mai). Le pic de décembre correspond aux documents établis à la suite de la 16^e Assemblée générale.

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

Figure 4 : Traduction et relecture (anglais)



Le volume élevé de relectures de janvier à mars correspond au procès-verbal du 138^e Comité administratif (janvier), à la préparation de la 6^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale (janvier à mars), ainsi qu'à la préparation de la 16^e Commission d'experts techniques (janvier et février). Les pics des mois d'avril, mai, juillet et septembre correspondent à la préparation de la 139^e session du Comité administratif (avril et mai), au rapport d'activité 2023 et au bulletin (avril et mai), aux procès-verbaux du 139^e Comité administratif et de la 16^e Commission d'experts techniques (juillet) et à la préparation de la 16^e Assemblée générale.

Charge de travail exprimée en chiffres

Le tableau ci-dessous présente une comparaison du nombre de pages traduites et relues entre 2020 et 2024.

Figure 5 : Nombre de pages traitées depuis 2020

	FRANÇAIS			ALLEMAND			ANGLAIS		
	Traduction	Relecture	Total	Traduction	Relecture	Total	Traduction	Relecture	Total
2020	549	575	1 124	898	347	1 245	469	824	1 293
2021	898	1 004	1 902	1 351	557	1 908	722	1 096	1 818
2022	844	620	1 464	1 193	443	1 636	560	889	1 449
2023	899	567	1 466	1 155	376	1 531	386	822	1 208
2024	947	854	1 801	1 118	704	1 814	523	1 092	1 615

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, 157 pages³ ont été externalisées pour l'allemand (contre 131 en 2021) et 86 pour le français (contre 178). 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.

L'augmentation notable du volume de relectures dans les trois langues s'explique par l'adaptation, en amont de la 16^e Assemblée générale, de divers textes de droit institutionnel de l'OTIF (règlements intérieurs, etc.) suivant les [lignes directrices sur l'utilisation d'un langage inclusif](#) publiées en 2023.

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	23,4 %	16,9 %	18,5 %	25,9 %	39,4 %	27,1 %
COMMUNICATION	11 %	38,1 %	15,3 %	27,4 %	24,9 %	6,9 %
DROIT	31,3 %	15,0 %	23,1 %	15 %	6,8 %	38,3 %
RID	8,3 %	3,9 %	19,2 %	1,3 %	26,2 %	1,3 %
TECHNIQUE	20,7 %	23,8 %	18,8 %	25,5 %	0,6 %	25,7 %
DIVERS	5,3 %	2,3 %	5,1 %	4,9 %	2,1 %	0,7 %

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.

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 2024.

Après la finalisation des [lignes directrices sur l'utilisation d'un langage inclusif](#) en 2023, élaborées par suite de la décision prise par la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale à sa 2^e session, les travaux ont repris en 2024 sur les autres chapitres du code de rédaction interne de l'OTIF, second projet à long terme du département.

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
ANGLAIS	22	15	19	20	20	19
ALLEMAND	16	11	19	19	26	21
FRANÇAIS	16	11	19	19	19	18

La situation est stable depuis 2020. Les cinq journées en moins pour l'allemand par rapport à 2023 correspondent à la Réunion commune⁴, qui ne se réunit pour deux semaines en septembre que les années impaires, suivant le cycle de révision biennal du RID. Comme tous les ans depuis 2021, toutes les réunions prévues en 2024 ont pu avoir lieu. La différence d'une journée entre la cabine anglaise et la cabine française est imputable aux réunions du Groupe mixte d'experts pour la coordination, qui ne sont interprétées qu'en anglais.

24. Poursuite des coopérations externes

Comme indiqué sous la figure 5, la collaboration avec les traducteurs et traductrices externes s'est montrée utile en 2024 également et a été maintenue. Au vu de la répartition inégale de la charge de travail du département de la traduction sur l'année, avec des périodes de pic, cette solution flexible s'avère l'option la mieux adaptée aux besoins du Secrétariat.

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



Sarah Pujol

Responsable de la communication

La communication de l'OTIF se décline en deux grands volets : d'une part celui de la communication externe, qui consiste à faire connaître et rendre visible la COTIF, ses appendices et globalement tout ce que produit l'OTIF et le Secrétariat ; d'autre part, le volet de la communication institutionnelle, qui consiste à faire connaître l'OTIF elle-même et ses missions.

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 coordination de projets éditoriaux, 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.

25. Lignes directrices et cadre d'actions

Attractivité et cohérence

En 2024, le département de la communication du Secrétariat de l'OTIF a travaillé sur différents supports.

Nous pouvons entre autres citer : la mise en page de la « Stratégie de l'OTIF à long terme », un nouveau modèle de carte de visite, les premières de couverture des trois guides d'application produits par les départements opérationnels, la rédaction d'articles et de communiqués, la charte graphique, des prises de vue et photos, etc.

Le projet de refonte du site Internet de l'OTIF – contenus et design graphique – a quant à lui représenté une part très importante de l'activité du département de la communication en 2024, en collaboration avec le responsable informatique du département de l'administration et des finances de l'OTIF.

Lors de la réalisation de ces travaux et projets, l'équipe s'est attachée à garantir la cohérence de l'image, des messages et des publications avec l'identité et les missions de l'OTIF, et ce tout en continuant de développer une image moderne et attractive de l'Organisation.

Fréquence et veille

Tout au long de l'année, l'équipe de la communication maintient, améliore et met à jour les sites français, anglais et allemand de l'OTIF. Ces sites concentrent à eux seuls une vue générale et quasi-complète de l'activité de l'Organisation. Ils sont un outil essentiel au service des États membres, une source d'informations dense et variée pour le secteur ferroviaire.

Le département de la communication a à sa disposition un certain nombre 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.

Le département veille également à maintenir à jour les listes des abonnés au Bulletin et aux actualités et communiqués concernant l'OTIF et le Secrétariat.

Enfin, 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 maintenue par des publications fréquentes.

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. Il contient des informations utiles à l'application de la COTIF. Il donne également à lire des analyses sur des questions structurantes d'actualité du droit ferroviaire. Le Bulletin est publié sur le site Internet de l'OTIF. Cette année 2024, quatre numéros du Bulletin 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 2024 :

25.1.2024	Coopération internationale : la CEE-ONU et l'OTIF
22.2.2024	Le RID 2023 également disponible en russe
28.2.2024	Entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg et première session constitutive de l'Autorité de surveillance du Protocole de Luxembourg
8.3.2024	Le Protocole de Luxembourg entre en vigueur
14.3.2024	Premier coup de pioche
26.3.2024	Moldova : demande d'adhésion à l'OTIF
26.4.2024	Chine : demande d'adhésion à l'OTIF
17.5.2024	Marchandises dangereuses : dernières décisions pour le RID 2025
7.6.2024	Les Journées bernoises 2024
12.6.2024	139^e session du Comité administratif de l'OTIF
13.6.2024	Forum des candidats
26.6.2024	Mémoire d'accord avec l'Union postale universelle
23.7.2024	Rencontre de haut niveau à Ankara
27.8.2024	Réunion commune RID/ADR/ADN
30.8.2024	Listes de lignes maritimes et de navigation intérieure : une présentation améliorée
2.9.2024	Moldova : 52^e membre de l'OTIF depuis le 1^{er} septembre 2024
16.9.2024	Listes de lignes ferroviaires : une présentation améliorée
25.9.2024	M. Aleksandr Kuzmenko élu Secrétaire général de l'OTIF
3.10.2024	L'Assemblée générale de l'OTIF : les principales décisions
15.10.2024	Publication du « Guide sur la COTIF, sa mise en œuvre et son application par les associations internationales »
18.10.2024	Consultation : quelles modifications pour la COTIF et le droit des contrats ferroviaires ?
24.10.2024	Publication du « Guide sur le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses »
1.11.2024	Publication du RID 2025
5.11.2024	54^e session du WG TECH à Belgrade
8.11.2024	À l'ordre du jour de la 18^e session du Groupe de travail permanent (RID)
5.12.2024	Rénovation et extension du siège de l'OTIF : l'achèvement du gros œuvre
20.12.2024	Bon à savoir à propos du logo de l'OTIF

D'autres supports comme le rapport d'activité 2023, la stratégie de l'OTIF à long terme et les pages de couverture des guides d'application 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 tient à jour un *catalogue d'images* propre à l'OTIF : photos, illustrations, cartes, schémas, diagrammes, etc. Ces images sont utilisées dans les publications de l'Organisation mais également lors des présentations effectuées par les représentants et représentantes des départements du Secrétariat. En 2024, une vaste mise à jour des cartes de l'OTIF a été effectuée.

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. En 2024, l'Organisation a obtenu 340 nouveaux abonnés contre 195 nouveaux abonnés en 2023 et 252 en 2022. Le taux d'engagement correspond au nombre d'interactions des internautes (« j'aime », commentaires, partages) divisé par la portée des publications (le nombre de vues). Le taux d'engagement est un indicateur de performance et fait partie des statistiques à étudier régulièrement pour savoir si la stratégie de communication numérique est efficace. Sur LinkedIn, en 2024, ce taux était en moyenne de 7,5 %. À plus de 5 %, un taux d'engagement est en général considéré comme bon : cela signifie que la communauté est active et participe à la notoriété de l'OTIF.

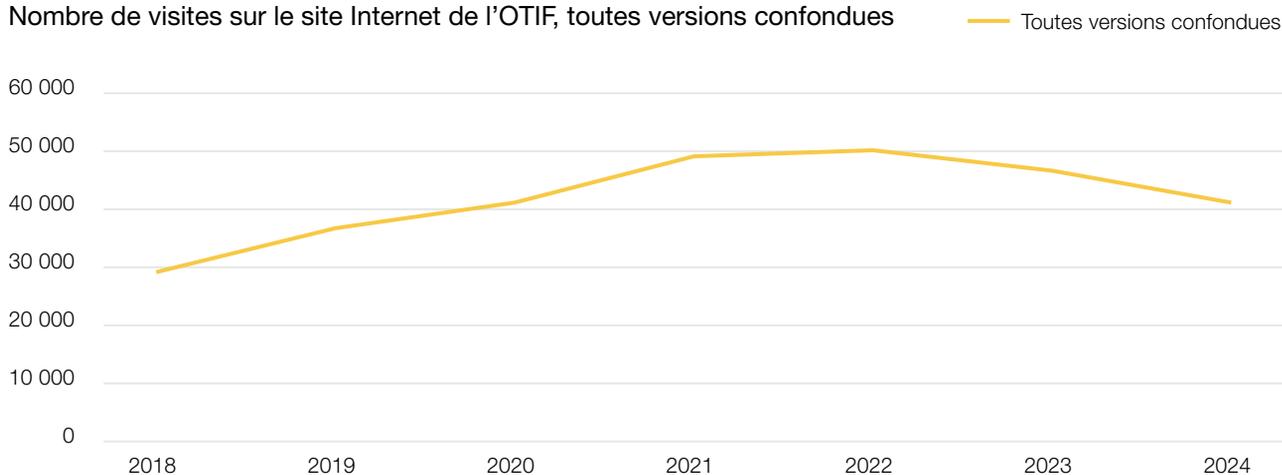
Sites Internet

En 2024, le nouveau site Internet a enfin été mis en ligne. Légèrement restructuré, avec des textes actualisés ainsi qu'avec un design graphique totalement revisité, le site internet de l'OTIF paraît désormais plus moderne. Des nouvelles pages telles que « Notifications dépositaires » sont apparues. De plus, le site a aussi été techniquement amélioré puisqu'il a été conçu pour être lisible et facilement utilisable sur les smartphones.

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. Dans le présent rapport d'activité 2024, comme dans les rapports précédents et suivants, nous écrivons « le site Internet » pour simplifier la compréhension. Il est donc important de préciser que concrètement, 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 2024, le site Internet a reçu plus de 42 000 visites. Comparé à l'année 2022, le nombre de visites est en diminution. Néanmoins, le nombre de visites en 2024 est supérieur au nombre de visites en 2020, année marquée par le début de la pandémie de la COVID-19.

Nombre de visites sur le site Internet de l'OTIF, toutes versions confondues



Événements

En 2024, le département de la communication a accompagné la tenue de certaines réunions des organes de l'OTIF. Cela a été le cas pour la session de printemps 2024 de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale ou encore la 16^e session de l'Assemblée générale.

Résultats 2024

En 2024, le département de la communication a rédigé et publié :

24 news et communiqués de presse

25 articles dans le Bulletin

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

En 2024, le département de la communication a effectué :

+ de 150 mises à jour du site Internet

20 mises à jour de cartes, illustrations et photos dans 3 versions linguistiques

la refonte et la mise en ligne du site Internet dans 3 versions linguistiques (5 décembre 2024)

Éditeur :

OTIF - Organisation
intergouvernementale pour les
transports internationaux
ferroviaires

Concept et maquette : Sarah Pujol,
Valerio Compagnone