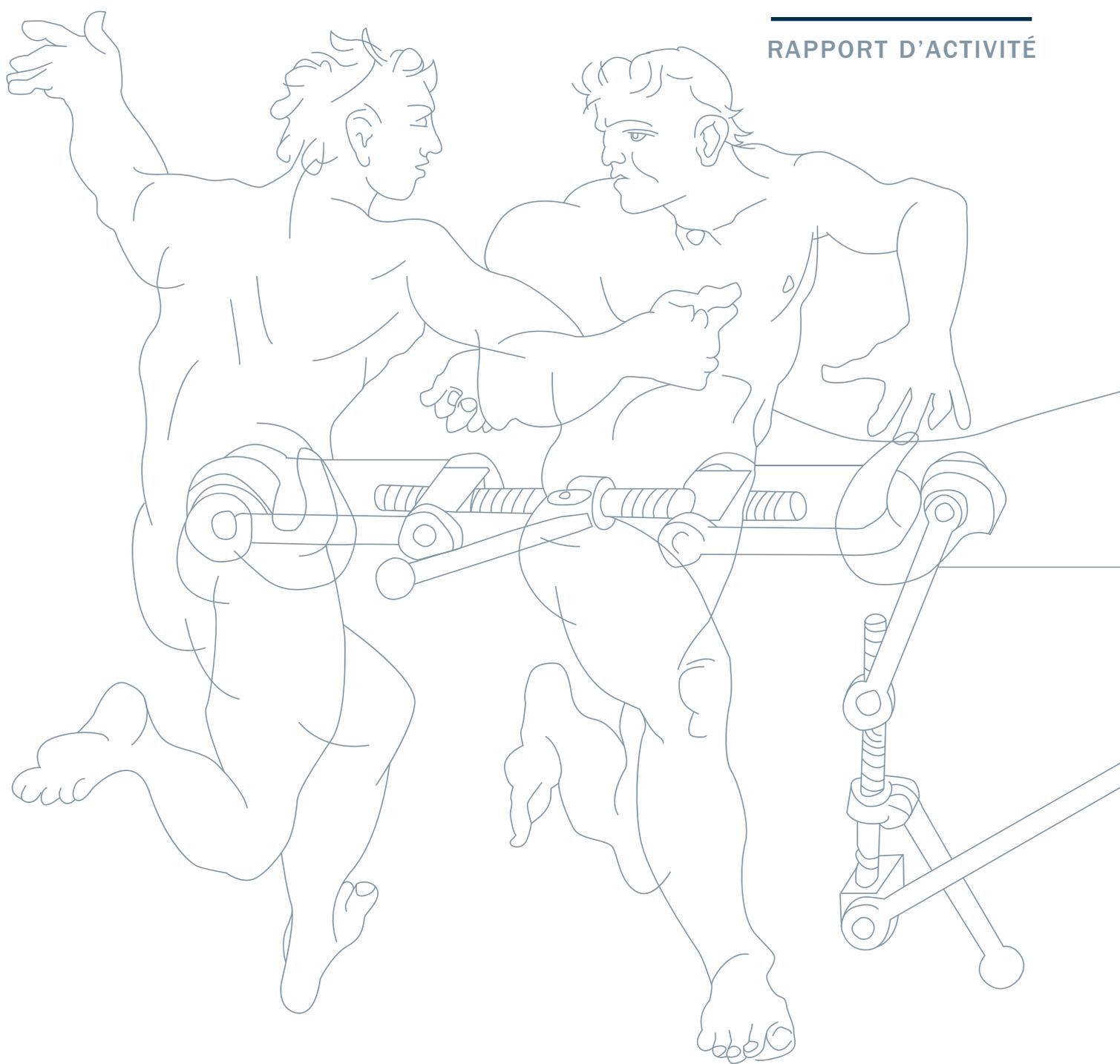




OTIF

2019

RAPPORT D'ACTIVITÉ



OTIF

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

INTRODUCTION

Pour l'OTIF, et en particulier pour le personnel du Secrétariat, l'année 2019, particulièrement chargée, a été une année de transition.

Après le départ du Secrétaire général et malgré des ressources en personnel limitées, il importait de veiller à assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.



Krzysztof KULESZA
Président du Comité
administratif



Wolfgang KÜPPER
Secrétaire général OTIF

Entre autres tâches, il a fallu préparer et tenir la 14^e Assemblée générale en février 2019, avec l'élection du nouveau Secrétaire général pour la période courant de 2019 à la fin 2021, et trois sessions du Comité administratif dans sa nouvelle composition (130^e, 131^e, 132^e sessions).

Le Secrétariat a également été confronté à de grands défis de fond.

Des parties importantes du programme de travail 2018-2019 ont été poursuivies avec succès et entérinées dans le nouveau programme de travail 2020-2021.

Pour le département juridique, dont l'activité principale est de garantir l'uniformité du droit ferroviaire, les événements marquants de l'année ont très certainement été la célébration du 20^e anniversaire de l'adoption du Protocole de Vilnius ainsi que le lancement des importants travaux du Groupe de travail d'experts juridiques et de la Commission ad hoc sur la coopération.

Dans le domaine de l'interopérabilité technique, la Commission d'experts techniques et son groupe de travail permanent sur la technique ont continué à travailler sur les règles relatives à l'admission des véhicules au trafic international. Un fondement essentiel de leur activité est la coopération harmonieuse entre le Secrétariat de l'OTIF, la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sur la base d'un arrangement administratif. En 2019, des progrès significatifs ont été enregistrés quant à la mise à jour de cet arrangement établi en 2013.

En ce qui concerne le RID, l'important travail de mise à jour en continu des prescriptions pour les marchandises dangereuses a pu être mené (Réunion commune RID/ADR/ADN, Commission d'experts du RID, Groupe de travail permanent), tout comme les travaux d'harmonisation des prescriptions du RID et de l'annexe 2 au SMGS de l'OSJD. Des discussions ont été entamées quant à la prise en compte dans la législation pour les marchandises dangereuses des nouveaux conteneurs-citernes d'une capacité deux fois plus élevée que les conteneurs-citernes traditionnels qui sont aujourd'hui utilisés pour le transport. De plus, de grandes étapes ont été franchies vers une possible extension du champ d'application géographique du RID.

En plus de l'organisation impeccable des sessions de l'Assemblée générale et du Comité administratif susmentionnées, le département de l'administration et des finances a principalement œuvré à maintenir la maîtrise des dépenses et la stabilité des contributions des États membres. Aussi, le niveau satisfaisant de stabilité des versements des contributions atteint a-t-il pu être consolidé. Des travaux préliminaires ont également été menés concernant la rénovation du bâtiment de l'OTIF et l'étude sur les conditions d'emploi du personnel de l'OTIF.

En 2019, le département de la communication de l'OTIF a amélioré de nombreux outils pour mieux sensibiliser le public aux travaux de l'OTIF. À cet égard, l'organisation du colloque de Vilnius et la production d'une nouvelle vidéo de l'OTIF méritent une mention spéciale.

Enfin, il ne faudrait pas oublier le rôle crucial du département de la traduction, qui a su gérer avec compétence et efficacité une charge de travail particulièrement élevée.

Krzysztof KULESZA

Wolfgang KÜPPER

LISTE DES ABRÉVIATIONS

**ADN**

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

ADR

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route

APTU

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

ATF

Applications télématiques au service du fret

ATMF

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

CCG

Conseil de coopération du Golfe

CEE-ONU

Commission économique des Nations unies pour l'Europe

CEPIC

Conseil européen de l'industrie chimique

CER

Communauté européenne du rail

CESAP-ONU

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

CIM

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

CIT

Comité international des transports ferroviaires

CIV

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

COTIF

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

CTE

Commission d'experts techniques

ECE

Entité chargée de l'entretien

ECOSOC

Conseil économique et social des Nations unies

EST

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

OMD

Organisation mondiale des douanes

ONU

Organisation des Nations unies

OSJD

Organisation pour la coopération des chemins de fer

OTIF

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

PTU

Prescription technique uniforme

RID

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

RNV

Registre national de véhicules

RU

Règles uniformes

SMGS

Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (OSJD)

STI

Spécification technique d'interopérabilité

UE

Union européenne

UIC

Union internationale des chemins de fer

UIP

Union internationale des wagons privés

UIRR

Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route

UNIFE

Union des industries ferroviaires européennes

UPU

Union postale universelle

WG TECH

Groupe de travail permanent de la Commission d'experts techniques

OBJECTIFS ET ACTIONS

L'OTIF comme forum du droit ferroviaire international

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

1. Créer un Groupe de travail permanent d'experts juridiques
2. Devenir un centre d'expertise ouvert et partenarial
3. Evaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF

ACTIONS ASSOCIÉES

Début des travaux du groupe de travail d'experts juridiques en 2018

Contacteur les États parties aux ATMF et les assister dans la notification de leurs autorités compétentes

Aider le Conseil de coopération du Golfe (CCG) à étendre son réseau

Définir des outils pour évaluer l'application de la COTIF

Aider les conseillers à la sécurité pour les marchandises dangereuses à contrôler la conformité au RID

Étendre et développer l'application de la COTIF

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

4. Inclure des logiques régionales dans le droit de l'OTIF
5. Promouvoir et accompagner le processus d'adhésion

ACTIONS ASSOCIÉES

Mettre au point, en coopération avec l'UE, une stratégie d'adaptation du cadre juridique pour l'adhésion d'autres organisations régionales

Créer une page sur l'adhésion sur le site internet de l'OTIF

Organiser au moins un séminaire par an pour promouvoir l'adhésion

Promouvoir une interopérabilité technique en sécurité

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

6. Promouvoir et accompagner l'interopérabilité en sécurité des trains
7. Contribuer à la digitalisation du rail
8. Promouvoir l'accès au réseau

ACTIONS ASSOCIÉES

Proposer à l'Assemblée générale un projet de nouvel appendice H à la COTIF sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Développer des dispositions relatives à l'infrastructure

Promouvoir et accompagner, avec l'aide de nos partenaires, la mise en œuvre de la PTU ATF

Promouvoir et accompagner l'utilisation de la lettre de voiture électronique

Engager des discussions sur les conditions d'accès au réseau



Promouvoir le transport en sécurité des marchandises dangereuses

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

9. Assurer la mise à jour de la réglementation des marchandises dangereuses en fonction des progrès techniques et scientifiques

10. Simplifier l'accès numérique afin de promouvoir et améliorer l'application des prescriptions du RID

ACTIONS ASSOCIÉES

Réviser la réglementation sur les marchandises dangereuses pour les trois modes de transport terrestre

Appuyer l'extension du mandat de la Réunion commune RID/ADR/ADN à l'annexe 2 au SMGS

Aider à la mise à disposition du RID sous forme numérique

Apprendre et partager

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

11. Innover pour promouvoir notre savoir-faire tout en poursuivant le dialogue social

12. Renforcer la stratégie de communication et accroître les réseaux de diffusion

ACTIONS ASSOCIÉES

Améliorer notre programme de formation pour les États membres

Créer des réseaux professionnels avec nos partenaires pour le personnel de l'OTIF

Renforcer les relations publiques et presse

Produire des contenus audio-visuels



TABLE DES MATIÈRES

	INTRODUCTION	3
	Liste des abréviations	4
	Objectifs et actions	6
	Table des matières	9
1	L'OTIF, FORUM POUR L'UNIFORMISATION DU DROIT FERROVIAIRE	10
	Le colloque « 20 ^e Anniversaire du Protocole de Vilnius : bilan et perspectives pour l'OTIF »	10
	Le Groupe de travail d'experts juridiques	10
	Développer nos coopérations	11
	L'application et la mise en œuvre d'instruments juridiques	13
2	ÉTENDRE ET DÉVELOPPER L'APPLICATION DE LA COTIF	14
3	AMÉLIORER ET PROMOUVOIR L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SÉCURITÉ	16
	La coordination avec l'Union européenne	16
	La Commission d'experts techniques	17
	Le Groupe de travail permanent sur la technique	18
4	LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES	20
	La Réunion commune RID/ADR/ADN	20
	La Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent	24
	L'harmonisation du RID de l'OTIF et de l'annexe 2 au SMGS de l'OSJD	27
	Les partenariats avec les organismes de l'ONU	27
5	LE SECRÉTARIAT DE L'OTIF	28
	Administration et finances	28
	Traduction, interprétation et terminologie	30
	Une visibilité élargie	32

1

L'OTIF, FORUM POUR L'UNIFORMISATION DU DROIT FERROVIAIRE

Le régime juridique de l'OTIF accompagne un système de transport ferroviaire international moderne et en constante évolution. En tant que forum pour l'uniformisation du droit ferroviaire, l'OTIF a pour but d'assurer la cohérence du droit international.

LE COLLOQUE « 20^e ANNIVERSAIRE DU PROTOCOLE DE VILNIUS : BILAN ET PERSPECTIVES POUR L'OTIF »

Adopté en 1999, à Vilnius, par la 5^e Assemblée générale de l'OTIF, le Protocole de Vilnius a marqué un tournant majeur pour l'OTIF et dans l'évolution du droit ferroviaire international. Vingt ans après l'adoption du Protocole, l'OTIF et les parties prenantes se sont réunies pour célébrer cet anniversaire et engager des discussions sur les nouveaux défis à relever en matière de réglementation ferroviaire.



Aleksandr KUZMENKO
Chef du département
juridique

LE GROUPE DE TRAVAIL D'EXPERTS JURIDIQUES

Le Groupe de travail d'experts juridiques établi par le Secrétaire général à la fin 2018 a entamé ses travaux en 2019 dans un esprit de dialogue et de détermination. Il a tenu deux sessions en 2019 : le 26 mars à Berne et le 30 octobre à Vilnius.

Le Groupe de travail a une fonction exclusivement consultative dans le domaine juridique. Il a pour rôle d'assister tous les autres organes de l'OTIF qui le saisissent de questions juridiques. Il est également en charge de veiller à la gestion efficace de la Convention et notamment de surveiller et évaluer l'application de sa mise en œuvre. Il peut en outre préparer des projets de modifications de la COTIF et les soumettre aux organes compétents. Le Groupe de travail constitue ainsi un lieu d'échanges et de réflexion pour ses membres.

À sa première session (Berne, 26 mars 2019), le Groupe de travail a adopté son règlement intérieur et élu la Belgique à sa présidence et l'Allemagne à sa vice-présidence pour une durée de trois ans. Il a également adopté un programme de travail couvrant un large éventail thématique, de questions institutionnelles de droit public international au droit ferroviaire. Ce programme de travail est suffisamment flexible et peut être mis à jour à chaque session si nécessaire.

Un jalon important de 2019 a été l'examen de la politique de veille et d'évaluation de l'OTIF concernant la mise en œuvre et l'application du système juridique de l'OTIF. Par ailleurs, dans le but d'assurer que la procédure pour l'élection du Secrétaire général soit juste, équitable et transparente, le Groupe de travail a commencé à examiner des projets de textes en la matière.

OBJECTIF 1
CRÉER UN GROUPE DE TRAVAIL
PERMANENT D'EXPERTS
JURIDIQUES

I DÉVELOPPER NOS COOPÉRATIONS

LA COMMISSION AD HOC SUR LA COOPÉRATION

La Commission ad hoc sur la coopération établie par l'Assemblée générale à sa 13^e session a entamé ses travaux en 2019 dans un esprit de dialogue et de détermination. Elle a tenu deux sessions en 2019 : le 27 mars à Berne et le 29 octobre à Vilnius.

La Commission ad hoc a pour mission de prendre des décisions concernant la coopération avec d'autres organisations et associations internationales. Elle peut également prendre des décisions sur l'établissement et la dissolution de groupes de contact consultatifs avec d'autres organisations et associations internationales ainsi que sur le suivi du fonctionnement de ces groupes de contact.

À sa première session (Berne, 27 mars 2019), la Commission ad hoc a adopté son règlement intérieur et élu la Belgique à sa présidence et la Pologne à sa vice-présidence pour une durée de trois ans.

En 2019, la Commission ad hoc s'est en particulier concentrée sur :

- l'amélioration de la coopération avec l'OSJD,
- la clarification des rôles et responsabilités des associations internationales concernant la mise en œuvre et l'application du régime juridique de l'OTIF,
- la coopération avec l'UPU pour le développement du transport ferroviaire des envois postaux.

LA COOPÉRATION AVEC LES ORGANISATIONS ET ASSOCIATIONS INTERNATIONALES

L'OSJD

La coopération avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) est fondée sur la position commune adoptée le 12 février 2003. Les contacts réguliers entre les directions des deux organisations garantissent que les questions stratégiques d'intérêt commun ainsi que toute différence d'opinion peuvent être ouvertement débattues en temps utile. Un véritable partenariat s'est développé, dont témoigne notamment la participation d'experts de l'OTIF aux groupes de travail de l'OSJD.

En raison de circonstances imprévues et inévitables, la réunion de direction annuelle entre le Comité de l'OSJD et le Secrétariat de l'OTIF prévue en 2019 a été reportée en 2020.

OBJECTIF 2
DEVENIR UN CENTRE
D'EXPERTISE OUVERT ET
PARTENARIAL

LE CIT

Le partenariat avec le CIT revêt une importance particulière dans la mesure où :

- il est important de pouvoir s'appuyer sur l'expertise opérationnelle des entreprises ferroviaires pour résoudre des cas pratiques et pour fonder la conception juridique des textes sur une bonne appréciation des contraintes du secteur ;
- même si le CIT a pour mission de défendre l'intérêt de ses membres, il occupe une position privilégiée à l'égard des RU CIM et CIV dans la mesure où il en élabore les documents connexes comme la lettre de voiture CIM et les titres de transports pour les voyageurs CIV, reconnus dans toute l'Europe et au-delà.

En 2019, le Secrétariat de l'OTIF a participé en tant qu'observateur aux réunions pertinentes du CIT.

AUTRES ORGANISATIONS

En 2019, l'OTIF a poursuivi sa coopération avec d'autres organisations et associations internationales, dont :

- le CCG, notamment en ce qui concerne le projet ferroviaire du CCG et l'adhésion des États membres du CCG à la COTIF ;
- la CEE-ONU, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses et le projet d'uniformisation du droit ferroviaire ;
- la CESAP-ONU, notamment en ce qui concerne la promotion du droit de l'OTIF dans la région Asie-Pacifique ;
- l'OMD, notamment en ce qui concerne la possibilité d'harmoniser les données requises pour les procédures de transit douanier et les lettres de voiture ;
- l'UPU, notamment en ce qui concerne le développement du transport ferroviaire des envois postaux. Le 24 janvier 2018, un mémorandum d'accord a été signé à cet effet avec l'Union postale universelle.



L'APPLICATION ET LA MISE EN ŒUVRE D'INSTRUMENTS JURIDIQUES

Veiller à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation est l'un des buts définis dans la COTIF (article 2 de la COTIF).

Surveiller la mise en œuvre et l'application des instruments juridiques de l'Organisation apportera des données sur leur utilisation. À partir des résultats de cette veille, l'évaluation permettra de déterminer la pertinence des instruments et tout besoin de révision.

À sa seconde session, le Groupe de travail d'experts juridiques a, entre autres, appuyé le projet de décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques. C'est l'Assemblée générale qui est compétente pour son adoption. Le Groupe de travail a recommandé que dans l'intervalle, les organes de l'OTIF appliquent le projet de décision à titre provisoire et a décidé de le distribuer aux partenaires. La prochaine session ordinaire de l'Assemblée générale aura lieu en septembre 2021.

OBJECTIF 3
ÉVALUER L'APPLICATION ET LA MISE
EN ŒUVRE DE LA COTIF



2

ÉTENDRE ET DÉVELOPPER L'APPLICATION DE LA COTIF

50 États et une organisation régionale d'intégration économique sont membres de l'OTIF. 46 sont des membres actifs à part entière de l'OTIF et parties à la COTIF 1999. 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 2019, le Secrétariat de l'OTIF a reçu des demandes d'informations concernant la procédure d'adhésion comme membre à part entière ou membre associé et sur le système juridique de l'OTIF. Il a notamment beaucoup travaillé avec le CCG qui a pour projet de construire un réseau ferré régional intégré dans ses États membres (Arabie saoudite, Bahreïn, Émirats arabes unis, Koweït, Oman, Qatar).

Le 7 novembre 2018, la République islamique d'Afghanistan a déposé une demande d'adhésion à la COTIF et à ses appendices. Cette adhésion a pris effet au 1^{er} mai 2019.

Une nouvelle page consacrée à l'adhésion a été créée sur le site Internet de l'OTIF en 2019 ; elle explique la procédure d'adhésion et les différences entre membres à part entière et membres associés.

OBJECTIF 5
PROMOUVOIR ET ACCOMPAGNER LE
PROCESSUS D'ADHÉSION



3

AMÉLIORER ET PROMOUVOIR L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SÉCURITÉ

La numérisation a été une question d'importance dans de nombreux secteurs en 2019, y compris les chemins de fer. L'OTIF ne mène certes pas elle-même d'innovations numériques, mais les règles de la COTIF doivent être à la fois suffisamment stables pour offrir au secteur ferroviaire une sécurité juridique et suffisamment souples pour que l'innovation et la numérisation ne soient pas entravées par des contraintes juridiques excessives. Pour certaines innovations, la coordination internationale peut être nécessaire, p. ex. pour les échanges d'informations numériques dans la PTU ATF, les spécifications communes des registres de véhicules et, dans un avenir proche, la mise au point et le déploiement coordonnés des atteleages automatiques numériques pour les wagons de marchandises.

L'année 2019 a également été une année de changements majeurs au sein de l'Union européenne, avec la mise en œuvre progressive du 4^e paquet ferroviaire et le prochain Brexit. Ces changements ont certes peu de conséquences juridiques pour la COTIF, mais ils peuvent avoir des répercussions importantes pour les États membres de l'OTIF directement ou indirectement concernés.

Ce contexte dynamique illustre l'importance de la COTIF comme base juridique solide pour l'utilisation de véhicules en trafic international, quel que soit l'État membre de l'OTIF admettant les véhicules à l'exploitation internationale.

LA COORDINATION AVEC L'UNION EUROPÉENNE

Toutes les prescriptions techniques de la COTIF ont été conçues sur la base de dispositions de l'Union européenne. Or l'adoption du 4^e paquet ferroviaire au sein de l'UE a transformé le cadre juridique de l'UE en matière d'interopérabilité et de sécurité, avec entre autres une nouvelle procédure d'autorisation des véhicules et la certification de la sécurité des entreprises ferroviaires, rendant nécessaire la modification des spécifications techniques d'interopérabilité (STI).

Comme suite à l'adoption du 4^e paquet ferroviaire au sein de l'Union européenne, les États membres de l'UE sont en train de mettre en place un espace ferroviaire unique européen. Les réseaux de l'UE sont progressivement intégrés en vue de permettre un trafic international et national sans discontinuité. Au-delà de l'harmonisation et de l'intégration en termes d'interopérabilité et de sécurité, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer est devenue une autorité centrale avec des compétences définies pour tous les États membres de l'UE. De plus, l'UE est en train de déployer de nouveaux



Bas LEERMAKERS
Chef du département de
l'interopérabilité technique

OBJECTIF 7
CONTRIBUER À LA NUMÉRISATION
DU RAIL

outils informatiques centralisés pour faciliter l'administration et rendre l'exploitation ferroviaire plus efficace. L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a également été désignée comme autorité compétente au sens de l'article 5 des ATMF pour les États parties qui sont également membres de l'UE.

En particulier, les discussions de la Commission d'experts techniques (CTE) et de son groupe de travail permanent (WG TECH) ont révélé l'importance de parvenir à une interprétation commune quant à savoir comment le cadre juridique de l'espace ferroviaire unique européen s'articule avec les droits et obligations de tous les États membres de l'OTIF selon la COTIF.

LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

La Commission d'experts techniques (CTE) s'est réunie pour sa 12^e session les 12 et 13 juin 2019 à Berne. 29 États parties de l'OTIF étaient représentés, tout comme la CER, NB-Rail, l'OSJD, l'UIC, l'UNIFE et l'Union européenne.

La CTE a discuté de l'adoption de deux propositions de modifications relevant de sa compétence : l'une concernant la Spécification du registre national des véhicules (RNV), l'autre visant la prescription technique uniforme concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF). Pour des raisons de procédure, l'Union européenne n'était pas en mesure de voter au nom de ses États membres pendant la session et le vote sur les deux propositions a donc dû avoir lieu par voie de procédure écrite au deuxième semestre 2019. Les deux votes ont eu un résultat positif.

La CTE a discuté des conséquences de l'établissement au sein de l'Union européenne d'un registre centralisé des véhicules (le REV), notamment en matière d'accès, de connectivité et d'échange de données avec les registres nationaux des véhicules d'États non membres de l'UE. Elle a chargé le WG TECH d'analyser la question plus avant et de faire des propositions quant à l'avenir des registres de véhicules.

L'article 12 des RU APTU stipule que les États parties sont tenus de notifier leurs spécifications techniques nationales. En ce sens, la CTE a examiné l'analyse réalisée par le WG TECH sur la manière dont sont traitées et notifiées les spécifications techniques nationales en relation avec les PTU et sur la nécessité de mesures supplémentaires. Il est alors apparu que ces spécifications techniques nationales, tout comme les cas spécifiques, étaient toujours utiles et devaient gagner en transparence. La CTE a approuvé le rapport d'analyse et recommandé sa publication comme document explicatif sur le site Internet de l'OTIF.

La CTE s'est entendue sur ses priorités pour les deux années suivantes et sur la nécessité de réviser les PTU et autres dispositions relevant des règles uniformes APTU, ATMF et EST.

Certaines PTU avaient déjà récemment été mises à jour et alignées sur les dernières dispositions applicables au sein de l'UE. Pour les PTU devant encore être mises à jour, la CTE a décidé de donner la priorité dans le processus de révision aux prescriptions concernant les wagons de marchandises et leur utilisation en trafic international, y compris les dispositions relatives à la certification des entités chargées de l'entretien (ECE). La raison de ce choix est que la grande majorité du trafic ferroviaire international est constituée par le fret.

Afin de donner à l'Union européenne le temps nécessaire à l'analyse des propositions législatives devant être votées, la CTE est convenue que celles-ci seraient désormais soumises au moins seize semaines avant ses sessions, au lieu des deux mois prévues dans son règlement intérieur de 2009. Les documents non législatifs devront être

OBJECTIF 8
PROMOUVOIR L'ACCÈS AU RÉSEAU

disponibles 8 semaines avant la réunion. La CTE a mis à jour son règlement intérieur pour tenir compte de ces nouveaux délais et demandé au WG TECH de préparer une proposition pour adoption pour sa session 2020. Par suite, un nouveau calendrier des réunions a dû être adopté : à l'avenir, le WG TECH ne se réunira plus en février, comme c'était traditionnellement le cas, mais en juin, directement après la session de la CTE.

LE GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT SUR LA TECHNIQUE

En 2019, le groupe de travail permanent WG TECH s'est réuni à trois reprises :

- 37^e réunion, les 5 et 6 février 2019 à Berne ;
- 38^e réunion, les 11 et 12 septembre 2019 à Berne ;
- 39^e réunion, les 19 et 20 novembre 2019 à Bruxelles.

Des délégués des neuf États membres suivants ont participé aux réunions : Allemagne, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Italie, Macédoine du Nord, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie et Suisse.

La Commission européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'OSJD et le CCG, ainsi que la CER, NB-Rail, l'UIC et l'UNIFE, organisations internationales non gouvernementales, y étaient également représentés.

La 37^e réunion était axée sur la préparation de la 12^e session de la CTE, dont les discussions et conclusions sont résumées plus haut. Aux 38^e et 39^e réunions ont été préparés les documents devant être proposés pour adoption à la 13^e session de la CTE en 2020, incluant en particulier :

- des modifications à la PTU Bruit aux fins de son alignement sur les dispositions de l'UE (règlement d'exécution (UE) 2019/774 de la Commission). Ces modifications visent principalement à limiter l'utilisation de wagons anciens bruyants en raison de leurs semelles de freins en fonte agissant sur la table de roulement. Le concept des « itinéraires moins bruyants » a été introduit au sein de l'UE afin de limiter les nuisances sonores en réduisant l'utilisation des wagons bruyants. Les itinéraires moins bruyants sont des lignes sur lesquelles les wagons bruyants seront interdits. Les propositions pour la PTU Bruit incluent également le concept des « itinéraires moins bruyants » et laisseraient les États parties libres de désigner ou non des itinéraires moins bruyants sur leurs réseaux respectifs ;
- des modifications à la PTU Wagons aux fins de son alignement sur les dispositions de l'UE (règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission). Ces modifications incluent de nouvelles exigences concernant les organes de roulement à écartement variable automatique, des dispositions concernant la manipulation et la maintenance des composants essentiels pour la sécurité, une référence aux vérifications de compatibilité de l'itinéraire et la mise à jour des références aux normes et autres textes juridiques ;
- des spécifications révisées des registres de véhicules, comme suite à la décision de l'UE d'établir un registre européen des véhicules centralisé (décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission). À compter du 16 juin 2021, le logiciel RNV normalisé et le moteur de recherche centralisé RVV CE, visés par la Spécification du RNV actuelle, deviendront obsolètes. De nouvelles spécifications des registres de véhicules devront donc être adoptées dans le cadre de la COTIF de façon à ce que les données sur les véhicules puissent continuer à être échangées ;

- des modifications aux règles ECE (annexe A aux ATMF) aux fins de leur alignement sur les dispositions les plus récentes de l'UE (règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission), avec extension du champ d'application de la certification des ECE des wagons de marchandises à la certification des ECE de tous les types de véhicules. De plus, la proposition inclura la possibilité de certifier les fonctions d'entretien externalisées et des exigences concernant la gestion des composants essentiels pour la sécurité.

En plus de préparer des documents, le WG TECH a également été un lieu d'échanges d'expériences et de discussion sur la future évolution et l'interprétation de la réglementation.

Le Royaume-Uni a préparé un document de travail visant à clarifier le champ d'application de la reconnaissance mutuelle OTIF-UE des certificats ECE conformément aux ATMF et au droit de l'UE.

La Commission européenne a présenté les principes, les objectifs et la procédure des futures révisions des STI.

La Suisse a présenté son expérience avec la procédure de certification des ECE.

Enfin, conformément au mandat donné par la CTE 12, le WG TECH a préparé des modifications du règlement intérieur de la CTE (voir partie sur la CTE). Les modifications permettront d'harmoniser la teneur des règles avec le règlement intérieur des autres organes de l'OTIF (Assemblée générale, Commission de révision et Commission d'experts du RID).

RÉUNIONS EN 2019

WG TECH 37
5-6 FÉVRIER, BERNE

GROUPE MIXTE
6-8 FÉVRIER, BERNE

CTE 12
12-13 JUIN, BERNE

GROUPE MIXTE
9-11 SEPTEMBRE, BERNE

WG TECH 38
11-12 SEPTEMBRE, BERNE

WG TECH 39
19-20 NOVEMBRE, BRUXELLES

GROUPE MIXTE D'EXPERTS POUR LA COORDINATION

La coopération des experts du RID et des experts du droit ferroviaire pour l'amélioration de l'interopérabilité et de la sécurité

Dates des réunions : 6-7 février ; 9-11 septembre

Le Groupe mixte d'experts pour la coordination a pour objectif de garantir une évolution législative du RID et du droit ferroviaire général cohérente en matière d'interopérabilité et de sécurité et harmonisée pour les véhicules utilisés pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses et les opérations associées.

Le Groupe mixte réunit des experts du transport des marchandises dangereuses et des chemins de fer des États membres, ainsi que des représentants de la Commission européenne et de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et des représentants d'acteurs intéressés du secteur, comme le CEFIC, la CER, l'UIC, l'UIP, l'UIRR et l'UNIFE.

Le Groupe mixte est unique en son genre, son secrétariat étant assuré conjointement par le Secrétariat de l'OTIF et la Commission européenne. Les discussions à la réunion préparatoire de février 2019 ont porté sur le règlement intérieur du Groupe mixte, qui en définit le mandat et les méthodes de travail. Une seconde réunion s'est tenue en septembre.

Le principal résultat des réunions de février puis de septembre du Groupe mixte a été d'identifier les points devant être traités à court, moyen et long terme et de les classer par ordre de priorité. Pour chaque point, un rapporteur et des co-rapporteurs ont été désignés et chargés de faire rapport sur les derniers développements, études et conclusions d'autres groupes de travail spéciaux.

La comparaison entre les exigences pour les wagons-citernes RID et les exigences pour les wagons porteurs des très grands conteneurs-citernes a par exemple constitué un sujet de discussion important concernant la conception et la construction des véhicules utilisés pour le transport des marchandises dangereuses. Avant d'être discutée à la réunion du Groupe mixte, la question a été évaluée par les parties intéressées, le monde universitaire et les experts du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID.

Comme suite aux conclusions du groupe de travail RID sur les détecteurs de déraillement, le Groupe mixte a demandé à la Commission européenne et à l'Agence de l'UE pour les chemins de fer d'inclure des dispositions pour les détecteurs de déraillement dans la révision de la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « matériel roulant - wagons pour le fret » du système ferroviaire de l'Union européenne (STI Wagons).

4

LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES

La révision bisannuelle des prescriptions sur les marchandises dangereuses a constitué un point fort des activités du département du RID pendant l'année. Certaines décisions qui devaient encore être prises par la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars 2020 ont dû être reportées en raison de la pandémie de la maladie à coronavirus (COVID-19) et pourront seulement être prises en compte dans l'édition 2023 du RID.

I LA RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN

La Réunion commune RID/ADR/ADN élabore des prescriptions européennes harmonisées sur les marchandises dangereuses pour le rail, la route et la navigation intérieure. Son secrétariat est assumé conjointement par le département du RID de l'OTIF et par le secrétariat de la division des transports de la CEE-ONU. En 2019, elle s'est réunie pour une session d'une semaine et une autre de deux semaines.

La Réunion commune a eu pour objet principal les travaux d'harmonisation du RID, de l'ADR et de l'ADN avec la 21^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. L'objectif de l'harmonisation est de simplifier le transport intermodal de marchandises dangereuses en trafic terrestre européen. Parmi les nombreuses modifications en résultant, les questions ci-après méritent d'être soulignées. Elles ne donnent certes pas un aperçu exhaustif des activités du département du RID relatives à la Réunion commune, mais reflètent les évolutions technologiques importantes ayant les plus grandes répercussions sur les prescriptions. Il apparaît ainsi clairement à quel point les prescriptions sont directement liées aux dynamiques évolutions technologiques du secteur.



Jochen CONRAD
Chef du département des
marchandises dangereuses

OBJECTIF 9
ASSURER LA MISE À JOUR CONTINUE
DE LA RÉGLEMENTATION DES
MARCHANDISES DANGEREUSES
EN FONCTION DES PROGRÈS
TECHNIQUES ET SCIENTIFIQUES

EXEMPTION POUR LES DISPOSITIFS DE SUIVI DES CARGAISONS ET LES ENREGISTREURS DE DONNÉES

Les dispositifs de localisation des marchandises permettent de déterminer où se trouvent des marchandises à un moment précis. Les dispositifs de base comportent uniquement le numéro d'identification du conteneur, qui peut être lu et associé à la position du lecteur, tandis que les plus évolués permettent sa localisation en continu et peuvent être munis de capteurs supplémentaires enregistrant par exemple l'ouverture des portes. Nombre de ces dispositifs sont alimentés en électricité par des batteries au lithium ou des piles à combustible. Ils sont utilisés dans des colis isolés, des suremballages ou des wagons ou conteneurs, et ce qu'il s'agisse de transports de marchandises dangereuses ou de fret conventionnel.

Afin d'éviter que les dispositifs de localisation des marchandises fonctionnant avec des batteries au lithium ne prennent les numéros ONU 3091 Piles au lithium métal contenues dans un équipement ou 3481 Piles au lithium ionique contenues dans un équipement, une exemption générale a été introduite dans le RID. Des exigences minimales devant être respectées sont listées dans le chapitre 5.5, qui comporte déjà des dispositions spéciales pour les engins de transport ne transportant pas nécessairement de marchandises dangereuses. Ces exigences minimales prescrivent entre autres que l'appareil doit être utilisé pendant le transport, ou qu'il doit être prévu de l'utiliser pendant le transport, et que les marchandises dangereuses contenues dans l'appareil (comme les piles au lithium et les cartouches pour pile à combustible) satisfont aux prescriptions de construction et d'épreuve définies dans le RID.

CLASSIFICATION ET EMBALLAGE DES DÉCHETS MÉDICAUX

L'épidémie d'Ébola en Afrique de l'Ouest en 2014 a rendu nécessaire la mise au point de nouvelles prescriptions pour les déchets médicaux contenant des matières infectieuses de catégorie A. Les matières infectieuses de catégorie A sont des matières qui, en cas d'exposition, peuvent provoquer une invalidité permanente ou une maladie mortelle ou potentiellement mortelle chez des hommes ou animaux jusque-là en bonne santé. Ce sujet revêt aujourd'hui une grande importance avec l'épidémie de la maladie à coronavirus (COVID-19).

Les emballages autorisés par l'instruction d'emballage P 620 pour les matières infectieuses de la classe 6.2 n'ont en effet été conçus que pour de petites quantités de matières infectieuses de catégorie A, comme des cultures ou échantillons, ou de petites quantités de déchets d'hôpital et ne conviennent donc pas pour les grandes quantités de déchets contaminés : équipements de protection du personnel médical (gants, masques, tabliers), différents types de matériaux absorbants, draps, vêtements des patients, etc.

Un nouveau numéro ONU valable dans le monde entier (UN 3549) a été introduit pour les déchets solides générés par les soins médicaux et vétérinaires d'humains et animaux infectés par des matières infectieuses de catégorie A. L'utilisation de ce numéro ONU pour les déchets de la recherche biologique ou les déchets liquides est expressément exclue.

Deux nouvelles instructions d'emballage ont également été proposées pour le transport de ce type de déchets, lesquelles prévoient le recours à des emballages et grands emballages de marchandises dangereuses courants (visés respectivement aux chapitres 6.1 et 6.6) et donc rapidement disponibles en cas de crise. Ces nouvelles instructions d'emballage requièrent toutes deux l'utilisation d'un système d'emballage triple composé d'un emballage intérieur, d'un emballage intermédiaire et d'un emballage extérieur.

Tandis qu'une épreuve de chute de 9 m est prévue au chapitre 6.3 pour les emballages de matières infectieuses de catégorie A, une hauteur de chute de 1,8 m (hauteur de chute minimale pour les marchandises dangereuses du groupe d'emballage I) est suffisante selon les nouvelles instructions d'emballage. Des prescriptions concernant la résistance à la perforation sont également prévues pour les emballages intérieurs contenant des objets tranchants ou pointus tels que du verre brisé et des aiguilles. Il est admis d'utiliser des emballages intérieurs et emballages intermédiaires souples, par exemple des sacs plastiques. Bien que seules des matières solides soient autorisées au transport dans de tels emballages, celles-ci peuvent contenir de petites quantités de liquides (p. ex. liquides biologiques, excréments). C'est pourquoi les trois parties de l'emballage doivent être étanches et l'emballage doit contenir suffisamment de matériaux ayant un pouvoir absorbant ou solidifiant.

INTRODUCTION DE NOUVEAUX NUMÉROS ONU

Aux numéros ONU 0030, 0255 et 0456 sont associés les détonateurs électriques servant à l'amorçage des explosifs de mine. Cet amorçage est déclenché par courant électrique. Les détonateurs non électriques (numéros ONU 0029, 0267 et 0455) et les assemblages de détonateurs non électriques (numéros ONU 0360, 0361 et 0500) sont également prévus dans la réglementation.

Dans la pratique, il est également depuis peu fait recours à des détonateurs « électroniques » munis de microprocesseurs pouvant être programmés pour définir les heures de mise à feu. L'avantage est de pouvoir fixer avec précision les différentes étapes d'allumage pour obtenir de meilleurs résultats de sautage, dans les carrières par exemple.

Les détonateurs électroniques offrent également une sécurité contre les influences électromagnétiques, contre les courants vagabonds et contre toute utilisation non autorisée puisqu'ils ne peuvent pas être déclenchés par un simple courant électrique.

Par conséquent, une assimilation aux numéros ONU 0030, 0255 et 0456 qui correspondent à un amorçage par courant électrique n'aurait pas été judicieuse et il a donc été décidé d'introduire les nouveaux numéros ONU 0511, 0512 et 0513 ainsi qu'une définition de « détonateurs de mine (de sautage) électroniques programmables ».

TRANSPORT DES CARTOUCHES À GAZ MISES AU REBUT

Depuis quelques années, le RID inclut des prescriptions permettant le transport dans des conditions simplifiées des aérosols mis au rebut, à des fins de recyclage ou d'élimination. Les aérosols sont entre autres utilisés pour les cosmétiques, les produits ménagers (p. ex. nettoyeurs, imperméabilisants, produits d'entretien) ou encore les peintures et laques. Un exemple de conditions simplifiées est le transport sous le numéro ONU 1950 applicable aux nouveaux aérosols. Il n'est alors pas nécessaire de les protéger contre les mouvements et les fuites accidentelles, à condition que des mesures empêchant une augmentation dangereuse de la pression et la constitution d'une atmosphère dangereuse aient été prises. De plus, les emballages doivent contenir un matériau absorbant pouvant retenir tout liquide éventuellement libéré et être correctement ventilés afin d'empêcher la formation d'une atmosphère inflammable et une accumulation de pression.

À l'heure actuelle, il n'existe pas de règles analogues pour le numéro ONU 2037 Récipients de faible capacité contenant du gaz (cartouches à gaz), sans dispositif de détente, non rechargeables.

Dans la mesure où les cartouches à gaz et les aérosols sont d'aspect très similaire (voir image), l'on peut supposer que les particuliers ne sont pas en mesure de les différencier et les éliminent dans les mêmes récipients de collecte pour le recyclage.

Désormais, les mêmes conditions simplifiées que pour les aérosols mis au rebut sont prévues pour le transport des cartouches à gaz mises au rebut du numéro ONU 2037. Les cartouches à gaz mises au rebut qui étaient remplies de gaz non inflammables et non toxiques et qui ont été percées ne sont pour leur part pas soumises aux prescriptions, car elles ne présentent plus aucun danger.



LIGNES DIRECTRICES POUR L'UTILISATION D'UN DOCUMENT DE TRANSPORT ÉLECTRONIQUE

La sous-section 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN autorise le recours à l'échange de données informatisées pour satisfaire aux prescriptions de documentation du chapitre 5.4 à condition que les procédures utilisées pour la saisie, le stockage et le traitement des données permettent de satisfaire aux exigences juridiques en matière de force probante et de disponibilité des données pendant le transport, de manière au moins équivalente aux documents papier.

Le groupe de travail sur la télématique de la Réunion commune RID/ADR/ADN a élaboré des lignes directrices établissant comment parvenir à cette équivalence, qui pourront être appliquées de manière volontaire et à chaque mode de transport séparément. Toutefois, si un État partie décide de les appliquer, il doit les appliquer dans leur totalité afin de garantir la disponibilité internationale des données aux fins des contrôles de marchandises dangereuses et en cas d'incidents. Les lignes directrices sont publiées sur le site Internet de l'OTIF.

MARQUAGE MULTIPLE DES EMBALLAGES, GRANDS RÉCIPIENTS POUR VRAC (GRV) ET GRANDS EMBALLAGES

Lorsque le concept d'agrément de type est appliqué sur la base des critères de conception et des prescriptions relatives aux épreuves, il est possible que certaines conceptions et constructions d'emballages remplissent également les conditions de construction d'autres catégories de grands récipients pour vrac (GRV) et grands emballages.

OBJECTIF 10
SIMPLIFIER L'ACCÈS NUMÉRIQUE
AFIN DE PROMOUVOIR ET AMÉLIORER
L'APPLICATION DES PRESCRIPTIONS
DU RID

Plusieurs chargeurs utilisent déjà des emballages répondant aux critères de conception et prescriptions d'épreuve de différents modèles types et disposant donc de différents agréments. Ces emballages ont en effet l'avantage de pouvoir être utilisés avec flexibilité. Il peut par exemple s'agir d'emballages autorisés pour des matières aussi bien liquides que solides ou encore de grands récipients pour vrac également agréés comme caisses.

Un désaccord entre les autorités compétentes ayant été constaté quant à l'admissibilité de ces emballages avec plusieurs agréments, la possibilité des agréments multiples a été insérée dans les prescriptions pour les marchandises dangereuses.

CITERNES MOBILES DONT LA DATE D'INSPECTION EST DÉPASSÉE

Parfois, des citernes mobiles utilisables dans le monde entier sont d'abord inspectées et agréées pour le transport de marchandises dangereuses, avant de servir au transport de marchandises classiques. Les épreuves intermédiaires prescrites dans la réglementation ne sont alors pas réalisées. Même pour les citernes mobiles utilisées pour le transport de marchandises dangereuses, il peut également arriver que les délais prescrits pour les épreuves et contrôles périodiques soient dépassés.

Désormais, les prescriptions pour les marchandises dangereuses établissent clairement que les citernes mobiles dont le délai d'épreuve périodique de 2,5 ou 5 ans a expiré ne peuvent être remplies et remises au transport que lorsqu'une nouvelle épreuve périodique est menée, comprenant un examen intérieur et extérieur ainsi qu'une épreuve de pression hydraulique.

LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID ET SON GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT

La Commission d'experts du RID est l'un des organes les plus importants de l'OTIF dans la mesure où les prescriptions relatives au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sont soumises à des modifications permanentes qui conduisent tous les deux ans à une réédition complète du RID. 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. L'OTIF joue donc un rôle-clé.

Les discussions techniques ont lieu au sein du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, qui se réunit une fois par an. En principe, la Commission d'experts du RID ne siège plus qu'une fois tous les deux ans et adopte toutes les décisions préparées par le Groupe de travail permanent.

En 2019, le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID s'est réuni pour une session d'une semaine à Vienne en Autriche. Ses conclusions doivent encore être approuvées par la Commission d'experts du RID à sa session de mai 2020.

La session 2019 du Groupe de travail permanent a eu pour principal objet l'adoption des modifications approuvées par la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2018 et 2019. Les thèmes suivants ont également été discutés :

LISTES DE VÉRIFICATION POUR LE REMPLISSAGE ET LA VIDANGE DES WAGONS-CITERNES

C'est dans son édition 2013 que le RID a pour la première fois fait référence aux listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides, élaborées par plusieurs associations allemandes. L'objectif de ces listes est entre autres d'empêcher les fuites de gouttes pendant le transport car celles-ci peuvent nécessiter l'intervention des pompiers voire une fermeture de lignes.

Dans l'édition 2019 ont été introduites des références aux listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz, élaborées à partir des listes de vérification pour les liquides. À la différence de ces dernières, les nouvelles listes couvrent toutefois davantage d'obligations du remplisseur et du déchargeur selon le 1.4.3.3 et le 1.4.3.7.

Un groupe de travail informel a été chargé de compléter les listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides en s'appuyant sur les listes de vérification nouvellement établies pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz. Le RID 2021 fera référence aux listes de vérification révisées pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides, lesquelles couvrent toutes les obligations du remplisseur et du déchargeur. Par la même occasion, les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz ont été légèrement modifiées. Ces listes doivent permettre d'éviter les erreurs lors du remplissage et de la vidange des wagons-citernes et d'augmenter la sécurité du transport.

TRÈS GRANDS CONTENEURS-CITERNES

Le Groupe de travail permanent a été informé des discussions du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID, qui s'est réuni deux jours en octobre 2019. Celles-ci concernaient en particulier les très grands conteneurs-citernes utilisés par un groupe chimique allemand, d'une capacité de 73 500 litres et dont la charge utile peut atteindre jusqu'à 66 tonnes. Ces très grands conteneurs-citernes, dont la capacité de chargement correspond à deux conteneurs-citernes traditionnels ou à un wagon-citerne à bogies, sont chargés sur des wagons porte-conteneurs innovants équipés en particulier de tourillons renforcés, de tampons longue course et pour certains de freins à disque.

L'université technique de Berlin, chargée de l'évaluation des risques par le groupe chimique allemand, a présenté les conclusions suivantes :

- la tenue de route des wagons porte-conteneurs innovants chargés de très grands conteneurs-citernes est comparable en ligne droite, dans les courbes et lors du triage par gravité à celle des wagons-citernes et wagons porte-conteneurs traditionnels chargés ;
- au cours des tests, aucune oscillation dangereuse du contenu n'a été constatée, de sorte que la prescription du 4.3.2.2.4 du RID (remplissage des conteneurs-citernes à au moins 80 % ou au plus 20 % de leur capacité) ne semble pas pertinente pour les conteneurs-citernes en transport ferroviaire ;
- aucun dommage n'a été constaté sur les tourillons renforcés tant pendant les essais de longue durée, lesquels comportaient également des passages sur la bosse de triage, qu'après les essais de collision, de sorte que les tourillons renforcés semblent être adaptés pour tous les wagons porteurs ;

- après les tests par gravité, aucun dommage n'a été constaté sur les autres pièces et les wagons porte-conteneurs innovants chargés semblent donc adaptés au triage par gravité ;
- les très grands conteneurs-citernes chargés sur des wagons porte-conteneurs avec longerons externes offriraient une plus grande sécurité en cas de prise en écharpe avec percussion latérale d'un tel wagon par un wagon-citerne, car l'énergie est transférée par les longerons externes dans le tiers inférieur et par conséquent les contraintes sur le réservoir sont également réduites. Il en résulte un effet de levier plus faible, ce qui diminue le risque de renversement. Ainsi, le niveau de sécurité est même supérieur à celui du transport en wagons-citernes sans longerons externes ;
- les épaisseurs minimales de paroi étudiées dans l'évaluation des risques semblant n'avoir aucun effet sur la sécurité en cas de collision frontale, il n'est pas nécessaire de modifier les prescriptions les concernant ;
- la distance minimale entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir prescrite pour les wagons-citernes au 6.8.2.1.29 du RID n'apporte aucun avantage en termes de sécurité par rapport aux très grands conteneurs-citernes, de sorte que cette prescription ne semble nécessaire ni pour les conteneurs-citernes traditionnels, ni pour les très grands conteneurs-citernes ;
- l'objectif de protection des dispositions spéciales TE 22 (dispositifs d'absorption d'énergie) et TE 25 (protection anti-chevauchement des tampons) pour les équipements pourrait être atteint en augmentant significativement la distance entre les tampons et les fonds de citernes.

Les documents nécessaires à une évaluation en matière de sécurité par les représentants des États n'ayant pas tous été soumis dans les délais, la discussion doit encore se poursuivre au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».

Deux points pour lesquels des différences avaient été constatées entre les prescriptions pour les conteneurs-citernes et les prescriptions pour les wagons-citernes lors des discussions au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » ont été clos par le Groupe de travail permanent : le premier concernait la fixation de constructions annexes soudées, le second la résistance à la pression des dispositifs de fermeture – deux exigences qui ne s'appliquent pas pour l'heure aux conteneurs-citernes.

Ces deux exigences étant néanmoins déjà prises en compte dans la construction de nouveaux conteneurs traditionnels, une proposition sera soumise à la Réunion commune RID/ADR/ADN pour éliminer les différences dans les prescriptions pour conteneurs-citernes et wagons-citernes.

L'HARMONISATION DU RID DE L'OTIF ET DE L'ANNEXE 2 AU SMGS DE L'OSJD

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'OSJD (Organisation pour la coopération des chemins de fer). En plus de quelques États européens, l'OSJD compte comme membres de nombreux États asiatiques. Grâce aux efforts déployés par le Secrétariat de l'OTIF et d'autres acteurs intéressés, la version 2019 de l'annexe 2 au SMGS, harmonisée avec le RID, est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2019, après deux ans sans prescriptions harmonisées.

Concernant l'harmonisation, le Groupe de travail permanent a notamment été informé en 2019 de l'état d'avancement des travaux de l'OSJD sur le nouveau chapitre 6.20 de l'annexe 2 au SMGS. Toutes les prescriptions pour les wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm doivent y être transférées depuis le chapitre 6.8 actuel, de sorte que le chapitre 6.8 de l'annexe 2 au SMGS puisse être entièrement harmonisé avec le chapitre 6.8 du RID et qu'il s'applique aux wagons-citernes pour écartement de voie de 1 435 mm comme aux conteneurs-citernes.

Dans ce cadre ont été discutées certaines questions soulevées à l'occasion des travaux de l'OSJD, qui présentent également un intérêt pour les wagons-citernes pour voie normale.

En octobre 2019, une version russe de l'édition 2019 du RID a été mise en ligne sur le site Internet de l'OTIF. L'annexe 2 du SMGS n'étant à ce jour publiée qu'en russe et en chinois, la traduction du RID en russe va grandement faciliter le travail d'harmonisation.

LES PARTENARIATS AVEC LES ORGANISMES DE L'ONU

Le service du RID a participé en qualité d'observateur aux deux sessions du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC). Les décisions prises lors de ces sessions sont incorporées dans la 22^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU) et seront reprises, dans le cadre de l'harmonisation, dans l'édition 2023 du RID.

Le service du RID a également participé aux deux sessions du groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), qui prend les décisions concernant les modifications de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). L'objectif principal de cette participation est d'assurer le parallélisme des règlements RID et ADR et de garantir ainsi en transport multimodal des transitions sans heurts entre les différents modes de transport.

RÉUNIONS ORGANISÉES EN 2019

RÉUNION PRÉPARATOIRE DU
GROUPE MIXTE D'EXPERTS POUR LA
COORDINATION
6-8 FÉVRIER, BERNE

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN
18-22 MARS, BERNE

GROUPE DE TRAVAIL AD HOC POUR
L'HARMONISATION DES RÈGLEMENTS
RID/ADR/ADN AVEC LA 21^e ÉDITION DES
RECOMMANDATIONS DE L'ONU POUR
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES
DANGEREUSES
24-26 AVRIL, GENÈVE

GROUPE MIXTE D'EXPERTS POUR LA
COORDINATION
9-10 FÉVRIER, BERNE

RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN
17-26 SEPTEMBRE, GENÈVE

GROUPE DE TRAVAIL « TECHNIQUE DES
CITERNES ET DES VÉHICULES » DE LA
COMMISSION D'EXPERTS DU RID
14-15 OCTOBRE, LUDWIGSHAFEN

11^e SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL
PERMANENT DE LA COMMISSION
D'EXPERTS DU RID
25-28 NOVEMBRE, VIENNE

5 | LE SECRÉTARIAT DE L'OTIF

I ADMINISTRATION ET FINANCES

Au-delà du contrôle des dépenses et de la stabilité des contributions des États membres, qui constituent des objectifs permanents, le département de l'administration et des finances avait fixé comme objectif opérationnel pour la période 2018-2019 l'innovation pour promouvoir notre savoir-faire tout en poursuivant le dialogue social.

Le département était par ailleurs engagé dans d'autres projets comme la relocalisation du siège de l'OTIF et le Protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

Par ailleurs, le personnel du département de l'administration et des finances est resté très mobilisé pour assurer la réussite de l'Assemblée générale extraordinaire et les trois sessions du Comité administratif qui ont eu lieu en 2019.



Lunesterline
ANDRIAMAHATAHITRY
Chef du département de
l'administration et des
finances

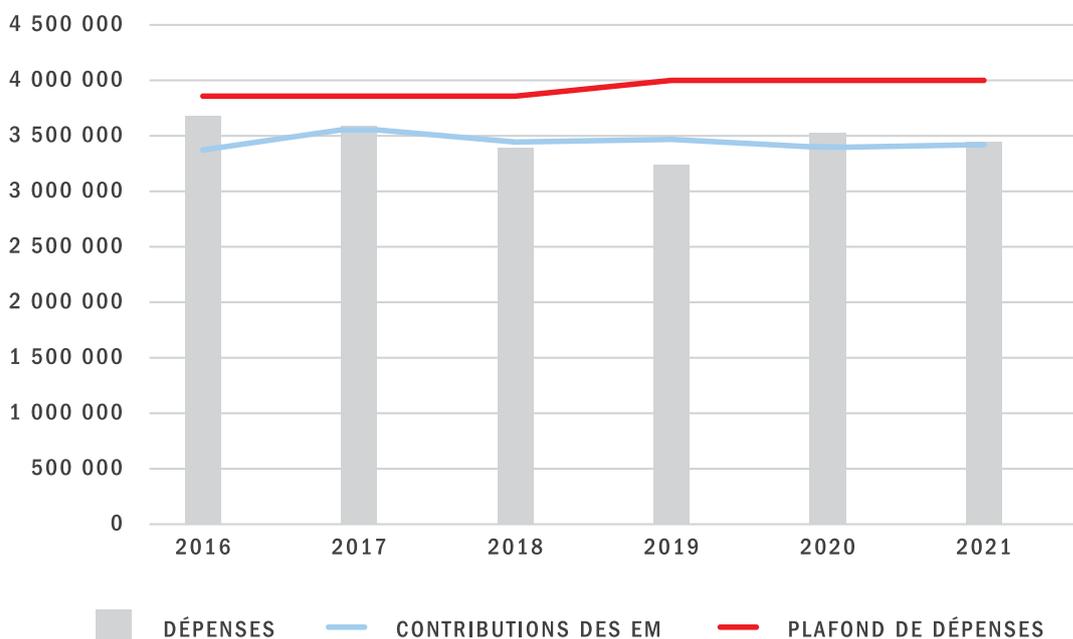
PÉRENNISER LE CONTRÔLE DES DÉPENSES ET LA STABILITÉ DES CONTRIBUTIONS

Pour 2019, les dépenses de l'Organisation d'environ 3,219 millions CHF continuent à être inférieures au plafond fixé par la 13^e Assemblée générale à hauteur de 4 millions CHF pour la période 2019-2024.

Les contributions des États membres, qui constituent la principale et quasi-unique source de revenus de l'Organisation pour couvrir les dépenses, se stabilisent entre 3,4 et 3,5 millions CHF.

Il faut par ailleurs rappeler la bonne gestion des comptes soulignée par le Contrôle fédéral des finances de la Confédération suisse lors de l'audit des comptes de 2018 et 2019.

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution des dépenses de l'Organisation depuis 2016.



INNOVER POUR PROMOUVOIR NOTRE SAVOIR-FAIRE TOUT EN POURSUIVANT LE DIALOGUE SOCIAL

Le programme de travail 2018-2019 prévoyait le développement des compétences internes grâce à des formations ciblées sur les activités constituant le « cœur de métier » de l'Organisation, notamment les formations relatives au droit international du transport ferroviaire.

Cet objectif n'a pu être réalisé que partiellement. En effet, la baisse d'effectif en 2019 combinée à l'augmentation de la charge de travail a eu un impact sur le temps disponible pour la formation. Bien que 100 % du personnel aient pu suivre au moins une formation sur la période 2018-2019, ces formations couvraient d'autres sujets que le droit international du transport ferroviaire.

Le dialogue social s'est poursuivi avec l'association du personnel qui a été consultée entre autres sur le cahier des charges de l'étude sur les prestations sociales.

Concernant le télétravail des traducteurs, le projet de directive initial a été amendé pour tenir compte des recommandations émises par le Comité administratif.

Finalement, la directive provisoire sur le télétravail, applicable aux seuls traducteurs, a été présentée au Comité administratif à sa 132^e session et fera l'objet d'une évaluation fin décembre 2020 à fin d'adaptation ou d'amélioration, voire de discussion sur son applicabilité au-delà des traducteurs.

AUTRE PROJET – LE PROTOCOLE DE LUXEMBOURG

Le Protocole de Luxembourg est la partie de la Convention du Cap qui traite des garanties portant sur le matériel roulant ferroviaire et crée un système de reconnaissance et de hiérarchisation des garanties détenues par des créanciers sur les équipements ferroviaires.

Aux fins du développement international du transport ferroviaire, le Protocole de Luxembourg prévoit la création d'un registre international et d'une autorité de surveillance de ce registre. L'OTIF en serait le secrétariat.

En attendant l'entrée en vigueur du Protocole, la résolution n° 1 de la Conférence diplomatique a établi une commission préparatoire investie des pouvoirs de l'Autorité de surveillance. Dans ce contexte, en 2019, le Secrétariat de l'OTIF a continué les discussions approfondies avec la Commission préparatoire pour consolider les projets de textes d'une part des règles de procédure de l'Autorité de surveillance et d'autre part des statuts de cette autorité.

Les versions finales des deux textes ont été présentées au Comité administratif en juin 2019 et ont été approuvées. À cette même session, le Comité administratif a approuvé les critères de sélection qui seront appliqués lors de la désignation de trois États membres représentant l'OTIF au sein de l'Autorité de surveillance mais également les conditions préalables à l'émission du certificat attestant que le Registre international est pleinement opérationnel.

OBJECTIF 11
INNOVER POUR PROMOUVOIR NOTRE
SAVOIR-FAIRE TOUT EN POURSUIVANT
LE DIALOGUE SOCIAL

TRADUCTION, INTERPRÉTATION ET TERMINOLOGIE

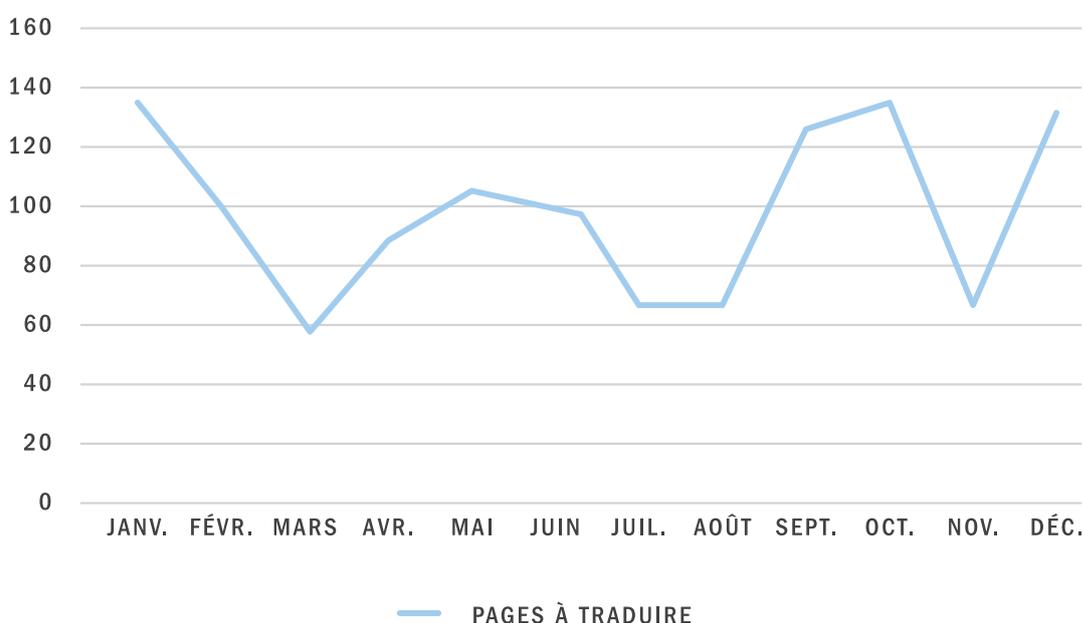
En 2019, la charge de travail globale du département de la traduction a comme à l'accoutumée été plus élevée au premier semestre qu'au second. La différence entre les deux semestres est toutefois moindre que les années précédentes, en raison probablement de la préparation intensive du colloque d'octobre 2019 à Vilnius.

Par rapport à l'année précédente, une légère baisse du nombre total de pages est à enregistrer (environ 1 300 pages en 2018 contre environ 1 170 pages en 2019). Cette variation s'explique par le fait que les travaux de préparation des sessions extraordinaires de l'Assemblée générale et du Comité administratif ont eu lieu au dernier trimestre 2018.

Le décompte mensuel montre que les quatre mois les plus chargés étaient janvier, septembre, octobre et décembre, alors que les moins chargés en termes de traductions étaient mars, juillet, août et novembre.



Joana MEENKEN
Chef du département de la traduction

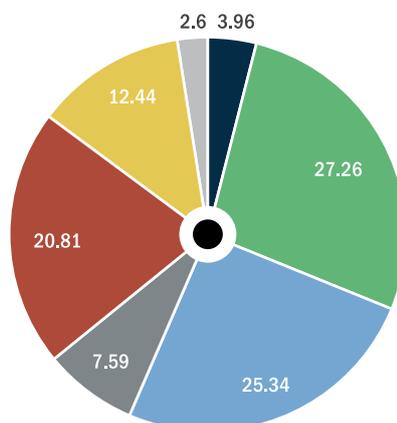


* Représentation de la moyenne des pages calculées par langue.

En plus du nombre total de page, la répartition par domaine d'activité de l'OTIF est également intéressante.

RÉPARTITION EN %

- ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
- ADMINISTRATION
- DROIT
- TECHNIQUE
- RID
- COMMUNICATION
- DIVERS



La catégorie « Administration » arrive en tête, notamment parce qu'est incluse, en plus du Comité administratif, l'administration interne, avec par exemple des instructions de service internes. La traduction de l'étude d'Ernst&Young est également comprise dans cette catégorie.

Par rapport à l'année précédente, la catégorie « Divers » passe de la première à la dernière place en raison des nouveaux critères de répartition. Les traductions ne sont plus comptées par organe/groupe travail, mais principalement par département. La catégorie « Divers » compte ce qui ne rentre dans aucune autre catégorie.

Aux deuxième et troisième places se trouvent les catégories « Droit » et « RID ». Ce n'est pas une surprise dans la mesure où il a fallu préparer les deux sessions respectives du Groupe de travail d'experts juridiques et de la Commission ad hoc sur la coopération, pour lesquelles de nombreux nouveaux documents ont dû être produits étant donné qu'il s'agissait des toutes premières sessions.

La catégorie « RID » correspond principalement à la préparation de sessions de la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars et en novembre ainsi que du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre. En 2019, comme chaque année, le département des marchandises dangereuses a activement contribué aux traductions en allemand, le calendrier étant aménagé de telle sorte que la préparation des documents de la Réunion commune tombe toujours pendant les mois les plus chargés dans le département de la traduction.

La part inhabituellement faible des traductions pour la catégorie « Technique » est due au report à la 13^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) en juin 2020 de l'adoption de la majorité des prescriptions techniques devant être élaborées ou révisées. Étant donné que le groupe de travail sur la technique chargé de la préparation de la CTE ne travaille qu'en anglais, les textes ne sont traduits en allemand et en français que pour la CTE. Une part bien plus élevée est donc attendue en 2020.

TERMINOLOGIE ET INTERPRÉTATION

En plus de l'activité de traduction, un important travail de terminologie a été mené pendant les périodes plus calmes de l'année, pour ce qui n'avait pas pu être fait au fil des traductions. En matière de terminologie et d'uniformisation des textes, deux nouveaux projets majeurs ont été décidés en 2019 : la création d'une base de données terminologique commune pour le Secrétariat de l'OTIF et l'élaboration d'un code de rédaction interne de l'OTIF (voir programme de travail 2020-2021 approuvé en décembre 2019 par le Comité administratif).

En ce qui concerne les jours d'interprétation, les chiffres sont les suivants :

| ANGLAIS 22 | ALLEMAND 16 | FRANÇAIS 16 |

ADMINISTRATION

Concernant l'organisation du travail, il est à noter que comme à la fin 2018, deux membres de l'équipe travaillent dans les bureaux de l'OTIF et un télétravaille depuis l'étranger.

I UNE VISIBILITÉ ÉLARGIE

Au premier semestre 2019, le département de la communication du Secrétariat de l'OTIF a fonctionné avec un effectif réduit. Néanmoins la fréquence des publications a pu être assurée, les mises à jour du site internet de l'Organisation ont été effectuées et des projets ont été développés.

LE BULLETIN DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

Le Secrétariat de l'OTIF a publié 4 numéros du Bulletin des transports internationaux ferroviaire en 2019, comme de coutume en mars, juin, septembre et décembre.

La rédaction du Bulletin s'effectue en interne et se répartit entre le département de la communication et les départements opérationnels.

Le contenu du Bulletin a évolué avec l'apparition d'une nouvelle sous-rubrique intitulée « Notifications du dépositaire », afin d'être au plus près de la vocation première du Bulletin qui, selon la COTIF, doit contenir les communications officielles ainsi que celles nécessaires et utiles en vue de l'application de la Convention.

Le rayonnement de cette publication s'est encore étendu en 2019 et plus de 800 contacts l'ont reçue.

LES COMMUNIQUÉS DE PRESSE « OTIF NEWS »

Cette année 2019, 16 communiqués de presse ont été publiés, dont une partie a été relayée dans la presse.

Dans la mesure du possible, les communiqués ont été diffusés concomitamment à l'événement relaté dans le texte, grâce notamment à la réactivité du département de la traduction.

LE SITE INTERNET

Le principe d'action concernant le site internet est le temps court. Ainsi, les demandes de mise en ligne ou de mise à jour ont été traitées le jour même ou au plus tard dans les 24 heures qui ont suivi la demande. Le but est de satisfaire les utilisateurs du site, que ce soit concernant l'actualité, les textes de référence ou les documents de travail. Au total, plus de 600 mises à jour et mises en ligne de documents ont été effectuées.

L'accès aux documents de travail a été modifié pour rendre davantage visibles les documents de travail de l'année en court.

En 2019, toutes versions linguistiques confondues, le site internet de l'OTIF a reçu 600 visiteurs par mois supplémentaire comparé à 2018. Au total pendant l'année 2019, plus de 37 000 internautes sont venus sur le site internet. Plus de 58,5 % des internautes ont consulté le site de l'OTIF en version anglaise.

Les pages les plus vues par version linguistique :

FRANÇAIS

Page d'accueil
RID 2019
COTIF 1999
Marchandises dangereuses
RID 2017
L'OTIF
Derniers documents
Secrétariat
Textes de référence
Membres

ALLEMAND

Page d'accueil
RID 2019
Marchandises dangereuses
Derniers documents
L'OTIF
Documents de travail 2019*
Rapports*
COTIF 1999
Secrétariat
Réunion commune RID/ADR/ADN

ANGLAIS

Page d'accueil
RID 2019
Marchandises dangereuses
COTIF 1999
Membres
RID 2017
Convention
L'OTIF
Travailler à l'OTIF
Derniers documents

*(Réunion commune RID/ADR/ADN)



Sarah PUJOL
Responsable de la
communication

OBJECTIF 12
RENFORCER LA STRATÉGIE DE
COMMUNICATION ET ACCROÎTRE LES
RÉSEAUX DE DIFFUSION

RÉSEAUX SOCIAUX

L'Organisation a été présente sur les réseaux LinkedIn et Twitter. De nombreuses publications « post » ont suscité des interactions (« like » « share »).

Le nombre de personnes qui ont suivi l'actualité de l'Organisation n'a cessé d'augmenter tout au long de l'année 2019. De plus, l'OTIF a été mentionnée dans nombre de publications « post » émises par les parties prenantes et par les partenaires.

La présence active de l'Organisation a naturellement entraîné un élargissement de la visibilité de l'OTIF.

VIDÉO

La vidéo « COTIF, what for? » a été publiée et largement diffusée en 2019 : site internet, réseaux sociaux, événements, présentation. Elle a été conçue en interne de façon collaborative. Concernant le graphisme, le Secrétariat a dirigé les travaux externes d'une graphiste d'animation.

« COTIF, what for? » est la première vidéo de l'Organisation et elle inaugure la volonté de développer l'outil audiovisuel.

LE COLLOQUE « 20^e ANNIVERSAIRE DU PROTOCOLE DE VILNIUS : BILAN ET PERSPECTIVES POUR L'OTIF »

Les 28 et 29 octobre 2019, avec le ministère lituanien des transports et des communications, le ministère lituanien des affaires étrangères et les Chemins de fer lituaniens, l'OTIF a conjointement organisé à Vilnius le colloque « 20^e anniversaire du Protocole de Vilnius : bilan et perspectives pour l'OTIF ».

États membres, parties prenantes et partenaires de l'OTIF ont répondu présents et ont participé aux divers événements organisés :

- la visite de la gare frontière ferroviaire de Kena,
- une journée de réflexions et discussions, composée de 3 sessions et tables rondes en la présence du vice-ministre des transports et des communications de Lituanie, monsieur Gytis Mažeika,
- un dîner officiel.



Éditeur :

OTIF - Organisation
intergouvernementale pour les
transports internationaux
ferroviaires

Concept et maquette :
Sarah Pujol,
Valerio Compagnone

Rédaction :
Secrétariat de l'OTIF

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

Gryphenhübeliweg 30 CH-3006 Berne

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

OTIF

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

Gryphenhübeliweg 30 CH-3006 Berne

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