

# RAPPORT D'ACTIVITÉ

2020





**OTIF**

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

# TABLES DES MATIÈRES

<b>Introduction</b>	<b>7</b>
<b>L'OTIF, forum pour l'uniformisation du droit ferroviaire</b>	<b>8</b>
Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF	8
Renforcer la coopération avec les organisations et associations internationales	9
La numérisation	12
<b>Gérer et renforcer le système juridique de l'OTIF</b>	<b>13</b>
L'exercice des fonctions de dépositaire	13
Veiller à l'accompagnement juridique des organes de l'OTIF	14
La veille et l'évaluation des instruments juridiques	15
<b>Promouvoir le transport en sécurité des marchandises dangereuses</b>	<b>16</b>
La Réunion commune RID/ADR/ADN	18
La Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent	20
L'harmonisation du RID de l'OTIF et de l'annexe 2 au SMGS de l'OSJD	23
Les partenariats avec les organismes de l'ONU	24
<b>Le Groupe mixte d'experts pour la coordination</b>	<b>26</b>
<b>Promouvoir une interopérabilité technique fiable</b>	<b>27</b>
Contexte des activités en 2020	27
La coordination avec l'Union européenne	28
La Commission d'experts techniques	30
Le Groupe de travail permanent sur la technique	32
<b>Veiller au bon fonctionnement du Secrétariat</b>	<b>34</b>
La mise en place des outils nécessaires pour assurer la continuité des services au sein du Secrétariat	34
La rénovation du bâtiment – Étude de faisabilité	36
<b>Délivrer une prestation efficace au service des États membres</b>	<b>38</b>
Maintenir un dialogue régulier avec les États membres	38
Le contrôle des dépenses	39
<b>Préparer l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg</b>	<b>40</b>
<b>Assurer des services linguistiques de grande qualité</b>	<b>41</b>
Livrer dans les délais des traductions de grande qualité	41
Les bases de données terminologiques et le code de rédaction	44
Les réunions à distance et l'interprétation	45
<b>Consolider et accroître la visibilité de l'OTIF</b>	<b>46</b>
Des publications revisitées	46
La présence numérique	49

# 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

## **AMO**

Assistant à maîtrise d'ouvrage

## **APTU**

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

## **ATMF**

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international

## **BLEVE**

Vaporisation explosive d'un liquide porté à ébullition

## **CCG**

Conseil de coopération du Golfe

## **CEE-ONU**

Commission économique des Nations unies pour l'Europe

## **CEFIC**

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

## **CIT**

Comité international des transports ferroviaires

## **CIV**

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs

## **CNUDCI**

Commission des Nations unies pour le droit commercial international

## **Code IMDG**

Code maritime international des marchandises dangereuses

## **COTIF**

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

## **COVID-19**

Maladie à coronavirus 2019

## **CUI**

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

## **CUV**

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire

## **ECE**

entité chargée de l'entretien

## **ECOSOC**

Conseil économique et social des Nations unies

## **GTEJ**

Groupe de travail d'experts juridiques

## **OCDE**

Organisation de coopération et de développement économiques

## **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

**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

L'OTIF, FORUM POUR  
L'UNIFORMISATION DU DROIT  
FERROVIAIRE GÉRER ET  
RENFORCER LE SYSTÈME  
JURIDIQUE DE L'OTIF S'ASSURER  
QUE LE RID REFLÈTE L'ÉTAT  
ACTUEL DE LA TECHNIQUE ET  
DE LA SÉCURITÉ PROMOUVOIR  
UNE INTEROPÉRABILITÉ  
TECHNIQUE FIABLE VEILLER  
AU BON FONCTIONNEMENT  
DU SECRÉTARIAT ET À UNE  
PRESTATION EFFICACE AU  
SERVICE DES ÉTATS MEMBRES  
ASSURER DES SERVICES  
LINGUISTIQUES DE GRANDE  
QUALITÉ CONSOLIDER ET  
ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ  
DE L'OTIF

# INTRODUCTION

2020, une année perdue pour l'OTIF ? Nous ne le pensons pas.

À toute première vue, les effets de la pandémie de COVID-19, qui a également eu de larges répercussions sur les travaux du Secrétariat, sembleraient conduire à cette conclusion.



Krzysztof KULESZA



Wolfgang KÜPPER

Aucune réunion présentielle, aucun voyage officiel, aucune vie diplomatique ! Deux points ont subitement eu priorité absolue : protéger le personnel et garantir le fonctionnement normal de l'Organisation.

La création d'une équipe de gestion de crise, la généralisation du télétravail et l'utilisation pour les réunions d'outils numériques adaptés aux besoins de l'OTIF en tant qu'organisation législative avec trois langues de travail ont permis de répondre à ces priorités.

Ainsi, plusieurs activités essentielles du programme de travail 2020-2021 ont pu être entreprises et menées à terme.

Dans le domaine de la technique, l'on peut citer l'exemple du nouvel arrangement administratif conclu avec la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Ce nouvel arrangement permet de garantir que l'OTIF est à même de jouer dans la pratique son important rôle de passerelle entre les États membres et non membres de l'UE.

Dans le domaine des marchandises dangereuses, l'adaptation en temps utile de la réglementation pour le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses a pu être assurée en dépit de l'annulation des réunions. Bien que la session de la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars et celle de la Commission d'experts du RID en mai aient dû être annulées, les amendements à l'édition 2021 du RID ont pu être notifiés et par conséquent entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Le département juridique a entre autres eu la tâche importante d'examiner les nouvelles méthodes de travail (vidéoconférence, procédures écrites, etc.) à l'aune des dispositions de la COTIF et des divers règlements intérieurs. Il en est heureusement ressorti que ces méthodes pouvaient être utilisées sans modification de fond des dispositions.

La pandémie a également résulté en l'application de modes de travail plus flexibles (télétravail) et en l'utilisation accrue de technologies numériques (vidéoconférences). À cet égard, il a en particulier incombé au département de l'administration et des finances de veiller au bon fonctionnement des différents organes de l'OTIF et du Secrétariat.

L'un des aspects positifs des nouvelles méthodes de travail est qu'elles ont permis la participation active des États membres qui ne pouvaient jusqu'ici pas participer directement aux travaux en raison de leur éloignement.

Les nouvelles méthodes de travail ont particulièrement mis au défi le département de la traduction, avec l'interprétation à distance, par exemple, mais aussi les essais de divers systèmes techniques.

Le département de la communication a eu pour tâche particulière de disséminer numériquement les travaux de l'OTIF et de maintenir de cette façon les contacts avec tous les membres et partenaires de l'OTIF.

En résumé, l'on peut donc dire que les défis particuliers de l'année 2020 ont su être relevés, grâce notamment à une coopération pragmatique et constructive avec le Comité administratif.

  
Krzysztof KULESZA

  
Wolfgang KÜPPER

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



**Aleksandr KUZMENKO**  
Chef du département juridique

Le régime juridique de l'OTIF accompagne un système de transport ferroviaire international moderne et en constante évolution. Le but général de l'Organisation est de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire.

## PROMOUVOIR ET ACCOMPAGNER L'ADHÉSION À LA COTIF

51 États et une organisation régionale d'intégration économique sont membres de l'OTIF. 47 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.

Le Secrétariat et le département juridique en particulier continuent de conseiller les différentes parties intéressées sur la procédure d'adhésion (comme membre à part entière, organisation régionale d'intégration économique ou membre associé) et sur les avantages à être membre.

En 2020, la Moldavie a engagé des démarches pour adhérer à la COTIF. Dès que le dépositaire aura reçu toutes les informations juridiquement obligatoires, la procédure d'adhésion visée à l'article 37 de la COTIF sera lancée. Le Secrétariat estime que la procédure d'adhésion aboutira en 2021.

De grands travaux ont également été menés avec le Conseil de coopération des États arabes du Golfe (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).

## RENFORCER LA COOPÉRATION AVEC LES ORGANISATIONS ET ASSOCIATIONS INTERNATIONALES

La coopération efficace de l'OTIF avec d'autres organisations et associations internationales pertinentes est cruciale pour qu'elle atteigne son objectif.

La coopération avec les organisations et associations internationales a connu un ralentissement au début de l'année 2020 en raison principalement de la pandémie de COVID-19. Toutefois, grâce à l'adoption réussie de nouveaux modes de coopération, principalement via diverses plates-formes de vidéoconférence, la coopération internationale a pu reprendre rapidement, de manière intense et productive.

La Commission ad hoc sur la coopération établie par l'Assemblée générale à sa 13<sup>e</sup> session a entamé ses travaux en 2019 dans un esprit de dialogue et de détermination. Les travaux-clés de préparation et de conduite des sessions sont menés par M<sup>me</sup> Clio Liégeois (Belgique), présidente, et M. Krzysztof Kulesza (Pologne), vice-président. Le département juridique assure le secrétariat de la Commission ad hoc.

En raison de la pandémie, la Commission ad hoc ne s'est réunie qu'une seule fois en 2020 au lieu des deux sessions initialement prévues. À sa session d'octobre, le Secrétariat a informé les membres de l'OTIF des derniers développements dans le domaine de la coopération internationale et a été chargé de poursuivre les activités nécessaires selon les mandats donnés aux précédentes sessions.

## LE CCG

En 2020, le Secrétariat de l'OTIF a poursuivi son étroite coopération avec le CCG, notamment en ce qui concerne le projet ferroviaire du CCG et l'adhésion des États membres du CCG à la COTIF.

Le 7 septembre 2020, le Secrétaire général et le département juridique ont organisé par vidéoconférence un atelier de sensibilisation à la COTIF et à l'OTIF consacré au transport de marchandises lors duquel ils ont présenté les appendices B (CIM), D (CUV) et E (CUI) à la Convention. Cet atelier destiné aux experts des États membres du CCG a été le premier d'une série de quatre ateliers spécialisés sur l'application de la COTIF et de ses appendices.

## 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 2020, le Secrétariat de l'OTIF (département juridique) a participé aux Journées bernoises et, en qualité d'observateur, aux réunions pertinentes du CIT dans les domaines du transport de marchandises, du transport de voyageurs, du transport multimodal et de l'utilisation de l'infrastructure.

## LA CEE-ONU

En 2020, le Secrétariat de l'OTIF a poursuivi sa coopération avec la CEE-ONU, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses et le projet d'uniformisation du droit ferroviaire.

## LA CESAP-ONU

En 2020, le Secrétariat de l'OTIF a poursuivi sa coopération avec la CESAP-ONU, notamment en ce qui concerne la promotion du droit de l'OTIF dans la région Asie-Pacifique.

## LA CNUDCI

Depuis 2020, le Secrétariat participe aux réunions sur les documents de transport multimodal négociables.

## L'OCDE

Le Secrétariat de l'OTIF, et en particulier le département juridique, a continué de coopérer activement avec diverses organisations internationales dans le cadre du « partenariat des organisations internationales pour une réglementation internationale efficace » sous la conduite de l'OCDE. Une déclaration conjointe a été signée par l'OCDE et le Secrétaire général de l'OTIF le 3 septembre 2020.

## L'OMD

En 2020, le Secrétariat de l'OTIF a poursuivi sa coopération avec 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'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 et vice versa.

En 2020, le Secrétariat de l'OTIF et le Comité de l'OSJD ont poursuivi leurs discussions sur de possibles domaines et méthodes de renforcement de la coopération entre les deux organisations, en organisant notamment une réunion spéciale à laquelle des membres des deux organisations ont participé.

## L'UPU

En 2020, le Secrétariat de l'OTIF a poursuivi sa coopération avec l'UPU pour le développement du transport ferroviaire de colis postaux, avec la création du Forum UPU-Rail.

## LA NUMÉRISATION

La numérisation progresse rapidement et offre de nouveaux défis et possibilités pour le secteur ferroviaire. Aux fins de la compétitivité du transport ferroviaire, il est vital que tant les réglementations nationales, régionales et internationales que le secteur ferroviaire lui-même évoluent de manière à relever ces défis et à tirer pleinement profit de la numérisation.

L'un des points au programme de travail 2019-2021 du Groupe de travail d'experts juridiques est la « numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport de marchandises », pour lequel l'objectif et l'étendue des travaux suivants sont définis :

« Les nouvelles technologies, en particulier la numérisation, pourraient transformer l'organisation et la gestion du transport ferroviaire. Toutefois, les améliorations apportées par la numérisation s'accompagnent de nouveaux défis. Il s'agit donc de déterminer, par la veille et l'évaluation, comment la numérisation et lesquels de ses aspects particuliers devraient être soutenus et (ou) réglementés par l'OTIF. »

Le Groupe de travail d'experts juridiques (voir plus loin) a prévu de commencer l'examen de ce point en 2021.

# GÉRER ET RENFORCER LE SYSTÈME JURIDIQUE DE L'OTIF



**Aleksandr KUZMENKO**  
Chef du département juridique

## L'EXERCICE DES FONCTIONS DE DÉPOSITAIRE

Le Secrétaire général est le dépositaire de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Les fonctions du dépositaire sont de nature administrative et apolitique. Dans une certaine mesure, l'exercice de ces fonctions inclut l'exécution avec impartialité d'activités de contrôle et de surveillance.

En 2020, le dépositaire a émis 50 notifications dépositaires concernant en particulier :

- l'approbation des modifications à la COTIF adoptées par l'Assemblée générale à ses 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> sessions ;
- l'adhésion à la COTIF ;
- la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV ;
- la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM ;
- les modifications au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ;
- les modifications aux PTU.

## VEILLER À L'ACCOMPAGNEMENT JURIDIQUE DES ORGANES DE L'OTIF

Le Groupe de travail d'experts juridiques (GTEJ) établi par le Secrétaire général à la fin 2018 a entamé ses travaux en 2019 dans un esprit de dialogue et de détermination. Les importants travaux de préparation et de conduite des sessions sont menés par M<sup>me</sup> Clio Liégeois (Belgique), présidente, et M<sup>me</sup> Kerstin Leuftink (Allemagne), vice-présidente. Le département juridique assure le secrétariat du GTEJ.

En raison de la pandémie, le GTEJ ne s'est réuni qu'une seule fois en 2020 au lieu des deux sessions initialement prévues. Les points de contact du GTEJ ont toutefois échangé leurs vues dans le cadre de consultations informelles avant et après la session.

Conformément aux décisions de l'Assemblée générale à sa 13<sup>e</sup> session et du Comité administratif à sa 130<sup>e</sup> session, le GTEJ a préparé lors de deux sessions (octobre 2019 et octobre 2020) les propositions suivantes pour adoption par l'Assemblée générale en 2021 :

- un projet de règlement concernant l'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général,
- une proposition de modification du règlement intérieur de l'Assemblée générale [en ce qui concerne l'élection du Secrétaire général], avec les notes explicatives y afférentes.

Le GTEJ a évalué le droit et la pratique en matière de participation et de représentation des États membres au sein de l'OTIF. Sur la base de cette évaluation, le GTEJ a chargé le Secrétariat de préparer des propositions de modification de la disposition du règlement intérieur de l'Assemblée générale relative aux pouvoirs, en vue de l'améliorer et de la clarifier. Le GTEJ décidera s'il soumettra une proposition concernant les pouvoirs pour adoption par l'Assemblée générale.

Enfin, le GTEJ a accepté la requête du groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) d'examiner les aspects juridiques de la reconnaissance mutuelle des certificats des entités chargées de l'entretien (ECE) dans le cadre des RU ATMF. Un avis juridique consultatif est prévu pour 2021.

Le département juridique fournit également des avis juridiques en interne au Secrétariat. Ainsi, au vu des restrictions et incertitudes dues à la pandémie, un avis juridique a notamment été émis en vue de garantir une interprétation cohérente et systématique des règles existantes pour ce qui est d'assurer le fonctionnement légitime de l'Organisation en cas de circonstances extraordinaires. Le département a également apporté son expertise juridique au Secrétaire général sur des directives et règles internes particulières et sur le projet de stratégie à long terme de l'OTIF.

## LA VEILLE ET L'ÉVALUATION DES 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).

Le GTEJ a été chargé de mettre au point la politique de veille et d'évaluation du système juridique de l'OTIF. C'est l'Assemblée générale qui est compétente pour son adoption.

À sa seconde session en octobre 2019, le GTEJ a, entre autres, appuyé le projet de décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques. Il 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 parties intéressées. En 2021, le Groupe de travail révisera si nécessaire le projet de décision et y mettra la dernière main avant de le soumettre à l'Assemblée générale pour adoption.

# PROMOUVOIR LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES



**Jochen CONRAD**  
Chef du département des  
marchandises dangereuses

En 2020, l'adoption et la notification des modifications au RID entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021 et la publication de l'édition 2021 du RID dans les trois langues de travail ont été les priorités du département du RID. Malgré la pandémie de COVID-19 et l'annulation en conséquence de nombreuses réunions, l'édition 2021 du RID a pu être terminée dans les délais prévus. Le RID 2021 compte entre autres nouveautés :

- une exemption générale pour les équipements utilisés pendant le transport qui comportent des dispositifs de stockage et de production d'énergie électrique. Il peut par exemple s'agir de dispositifs de suivi des cargaisons et d'enregistreurs de données contenant des batteries au lithium, également installés sur des wagons ou conteneurs qui ne transportent pas de marchandises dangereuses ;
- des références aux listes de vérification révisées pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz et des wagons-citernes destinés au transport de liquides. Couvrant désormais toutes les obligations du remplisseur et du déchargeur,

ces listes de vérification doivent permettre d'empêcher les erreurs lors du remplissage et de la vidange de wagons-citernes et d'améliorer la sécurité du transport ;

- trois nouveaux numéros ONU pour les détonateurs électroniques : utilisés pour l'amorçage d'explosifs de mine, ces détonateurs sont munis de microprocesseurs pouvant être programmés pour définir les heures de mise à feu et offrent une sécurité contre les influences électromagnétiques, contre les courants vagabonds et contre toute utilisation non autorisée ;
- un nouveau numéro ONU pour les déchets médicaux ainsi que deux nouvelles instructions d'emballage permettant l'emballage et le transport sûrs de grandes quantités de déchets générés par les soins médicaux et vétérinaires, telles qu'elles sont en particulier produites en cas d'épidémie ;
- la révision de l'instruction d'emballage applicable aux accumulateurs neufs et usagés ne contenant pas de lithium, qui permet également un transport sûr des accumulateurs usagés depuis un point de collecte en vue de leur recyclage ;
- la publication de lignes directrices pour l'utilisation de documents de transport électroniques en transport de marchandises dangereuses, qui permettent de garantir que les services d'intervention disposent rapidement de toutes les informations nécessaires en cas d'accident ;
- la possibilité de recourir au marquage multiple des emballages de marchandises dangereuses lorsqu'ils remplissent les critères de conception et d'épreuve de différents modèles types ;
- l'augmentation de la pression interne maximale admise des générateurs d'aérosols, permettant le recours à des propulseurs moins nocifs pour l'environnement ;
- des clarifications concernant l'épreuve nécessaire lorsque le délai d'épreuve a été dépassé pour une citerne mobile ou lorsqu'une citerne mobile est de nouveau utilisée pour le transport de matières dangereuses après avoir été utilisée pour des matières non dangereuses.

## LA RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN

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

En 2020, la Réunion commune ne s'est réunie qu'une seule fois, à l'automne. En effet, en raison des risques liés à la propagation de la COVID-19, la session de printemps a dû être reportée en dernière minute. Afin de combler le retard ainsi pris dans les travaux, la session d'automne de la Réunion commune, prévue pour durer une semaine, a été prolongée de deux jours supplémentaires. La session a été organisée en partie sous la forme d'une vidéoconférence (10 et 11 septembre) et en partie sous la forme d'une réunion hybride à laquelle il était possible de participer tant physiquement qu'à distance (14-18 septembre 2020). Pour les deux parties de la session, une plate-forme Web multichaine a été utilisée grâce à laquelle les discussions ont pu être menées dans les quatre langues de travail (allemand, anglais, français, russe).

Par suite de l'annulation de la session de printemps de la Réunion commune, 66 documents officiels et 64 documents informels étaient à l'ordre du jour. Malgré les conditions difficiles, presque tous les documents ont pu être traités. Les modifications au RID résultant du traitement de ces propositions devraient entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Parmi les nombreuses modifications prévues pour 2023, les thèmes ci-après se démarquent. Loin de dresser un tableau exhaustif des activités de la Réunion commune RID/ADR/ADN, ils reflètent cependant bien les évolutions technologiques les plus significatives qui ont eu le plus de répercussions sur les prescriptions, montrant ainsi à quel point prescriptions et évolutions du secteur sont directement liées.

### MODIFICATION DU CHAPITRE 1.2

## RID/ADR

Le décodage de toutes les abréviations et acronymes est supprimé de la section 1.2.1 (Définitions) et transféré dans une nouvelle section 1.2.3. Cette solution s'inspire du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) dans lequel cette séparation existe déjà.

## CADRE DE GESTION DES RISQUES DANS LE TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Avec la collaboration de quelques délégations à la Réunion commune, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a élaboré des lignes directrices relatives à l'évaluation des risques dans le transport terrestre de marchandises dangereuses. Celles-ci sont applicables aux trois modes de transport terrestre et ont déjà été publiées sur les sites Internet de la Commission européenne et de l'Agence.

Ces lignes directrices, citées en référence dans le RID/ADR/ADN, fournissent à toutes les catégories d'utilisateurs éventuels, y compris les pouvoirs publics, une méthode harmonisée d'évaluation des risques, un processus décisionnel harmonisé, ainsi que des principes à prendre en considération pour adopter des décisions viables en matière de gestion des risques.

## GROUPE DE TRAVAIL INFORMEL SUR LA RÉDUCTION DU RISQUE DE BLEVE

Le Groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE s'est réuni à de nombreuses reprises ces dernières années. Il a proposé six mesures concrètes visant à empêcher à l'avenir toute vaporisation explosive d'un liquide porté à ébullition (BLEVE) en cas d'accident. Certaines de ces mesures sont préventives et ont pour but d'éviter la survenue d'un accident ; d'autres visent à atténuer ou à réduire au minimum les effets de l'accident lorsqu'il s'est produit, afin qu'il ne provoque pas de BLEVE. Quatre mesures sont spécifiques au trafic routier et se rapportent aux équipements des véhicules-citernes ; une mesure concerne l'installation de soupapes de sécurité sur les citernes et est donc également pertinente pour le trafic ferroviaire. La Réunion commune a décidé de laisser de côté une mesure portant sur l'utilisation d'une structure réticulaire en alliage d'aluminium expansé dans le réservoir, en raison de l'incertitude quant à son efficacité, des incidences négatives sur les procédures d'entretien et d'inspection et du coût de l'utilisation de ces matériaux.

## 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.

### 56<sup>e</sup> SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID

La 56<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID, pendant laquelle devaient être adoptées toutes les modifications au RID proposées aux 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> sessions du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Cracovie, 21-23 novembre 2018 ; Vienne, 25-28 novembre 2019), était prévue pour le 27 mai 2020. En raison de la pandémie de COVID-19, cette session n'a, elle non plus, pas pu avoir lieu.

Dans la mesure où elles avaient déjà été discutées par le Groupe de travail permanent, la majorité des modifications ont pu être présentées sans difficultés à la Commission d'experts du RID pour approbation par voie de procédure écrite. Cela a en revanche été plus compliqué avec certaines

modifications nécessaires mais constatées plus tard. Il s'agissait de modifications de conséquence identifiées par le Secrétariat, de modifications supplémentaires proposées par le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN, d'adaptations liées à la révision des normes et de la mise à jour des renvois aux autres appendices à la COTIF et à la législation ferroviaire européenne. Une consultation sur ces modifications supplémentaires a été organisée par vidéoconférence afin de s'assurer du soutien des États parties au RID. Lancée dans la foulée, la procédure écrite a vu la participation de 33 États parties. Tous les États participants ont voté en faveur de l'adoption des modifications.

Par suite des différents confinements décrétés dans de nombreux États parties au RID en raison de la pandémie, plusieurs accords particuliers multilatéraux ont été conclus en 2020 pour obvier à divers problèmes dans les transports de marchandises dangereuses. Par exemple, aucune formation de conseiller à la sécurité n'a pu avoir lieu et il a donc fallu trouver des mesures transitoires pour que les certificats de formation de ces conseillers restent valables au-delà de leur période de validité. De même, une disposition a été arrêtée concernant les wagons-citernes et conteneurs-citernes dont l'épreuve périodique ou l'épreuve intermédiaire prescrite ne pourrait avoir lieu dans les délais à cause de la fermeture de nombreux ateliers. En coopération avec l'industrie gazière, il a également fallu trouver une solution pour que les bouteilles à gaz pour gaz médicaux devant subir une épreuve périodique puissent tout de même encore être utilisées, et ce d'autant plus qu'en raison de la crise du coronavirus, la demande en oxygène liquide avait été multipliée par cinq et la demande en bouteilles d'oxygène par dix et que les hôpitaux devaient prévoir des réservoirs supplémentaires de stockage d'oxygène. Le nombre d'États ayant adhéré à ces accords particuliers multilatéraux a bien été la preuve de leur urgence.

## 12<sup>e</sup> SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID

La 12<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, initialement prévue les 25 et 26 mai 2020 et reportée en raison de la pandémie, a finalement eu lieu du 24 au 26 novembre 2020 par vidéoconférence.

### TRÈS GRANDS CONTENEURS-CITERNES

Le Groupe de travail permanent a été informé des travaux du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » dont la vidéoconférence des 6 et 7 octobre 2020 était entièrement consacrée à l'évaluation du point de vue de la sécurité de l'analyse des risques présentée par BASF pour les très grands conteneurs-citernes. Un institut de recherches scientifiques et techniques en Allemagne a procédé à un examen de cette analyse des risques et constaté plusieurs ambiguïtés et lacunes méthodologiques. L'on peut par exemple douter que tous les scénarios d'accident pertinents aient été considérés. De même, l'étendue des essais de longue durée a été jugée trop limitée. Enfin, il n'est pas certain que les conclusions de l'analyse des risques de BASF suffisent pour dûment justifier des modifications au règlement concernant le taux de remplissage et les mouvements d'oscillation.

Le Groupe de travail permanent est convenu de la nécessité éventuelle d'une nouvelle définition afin de mieux tenir compte des très grands conteneurs-citernes dans les prescriptions relatives à la construction, à l'agrément, à l'utilisation et au chargement. Des prescriptions supplémentaires pourraient également être nécessaires eu égard au fait que les prescriptions actuelles pour les conteneurs-citernes ont été élaborées pour des conteneurs-citernes d'une capacité maximale de 36 000 litres alors que les très grands conteneurs-citernes sont plus de deux fois plus grands que des conteneurs-citernes traditionnels et correspondent ainsi, en termes de volume, à des wagons-citernes.

Le Groupe de travail permanent est convenu de soumettre à la Réunion commune une proposition prévoyant une résistance à la pression de 4 bar pour les couvercles de dôme des conteneurs-citernes d'une capacité supérieure à 40 000 litres. Cette exigence ne doit pas s'appliquer lorsque les conteneurs-citernes sont partagés en sections d'une capacité maximale de 7 500 litres au moyen de cloisons ou de brise-flots. La présence de couvercles de trou d'homme de 4 bar est déjà obligatoire pour les wagons-citernes afin d'éviter les fuites de gouttelettes du couvercle de dôme consécutives aux oscillations des liquides.

## ADAPTATION DES EXIGENCES TECHNIQUES DES WAGONS-CITERNES DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Une discussion a été ouverte dans le cadre du Groupe de travail permanent au sujet de l'adaptation des dispositions spéciales TE 22 et TE 25 applicables aux wagons-citernes et de la prescription au 6.8.2.1.29, dans le but que ces exigences puissent également devenir applicables, entre autres, au transport de conteneurs-citernes de marchandises dangereuses. Pour les wagons-citernes, la disposition spéciale TE 22 prévoit l'utilisation d'éléments anti-choc permettant d'assurer une absorption minimale d'énergie de 800 kJ ; la disposition spéciale TE 25 comporte des mesures visant à éviter le chevauchement des tampons et à limiter les dommages lors de tels chevauchements ; le 6.8.2.1.29 définit la distance minimale de 300 mm entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir.

Il a en particulier été souligné qu'avec les attelages automatiques numériques, qui doivent renforcer le trafic ferroviaire de marchandises, la capacité d'absorption d'énergie de 800 kJ exigée dans la disposition spéciale TE 22 ne peut pas être atteinte. Cette exigence ne peut pas non plus être mise en œuvre pour les wagons porte-conteneurs du fait de leur construction.

Il a été convenu de formuler dans un premier temps des objectifs de protection pouvant être introduits dans le RID à la place de mesures concrètes. Les dispositions techniques concrètes devraient être définies dans les STI (Agence de l'UE pour les chemins de fer), les PTU (OTIF) et/ou les normes (CEN).

## 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'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). En plus de quelques États européens, l'OSJD compte comme membres de nombreux États asiatiques. Sur la base des modifications 2021 au RID, l'annexe 2 au SMGS a elle aussi été modifiée avec entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2021.

À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2022, l'annexe 2 au SMGS inclura un nouveau chapitre 6.20 comportant des prescriptions de construction, d'épreuve et d'agrément des wagons-citernes pour écartement de voie de 1 520 mm. Dans le cadre des travaux sur ce chapitre, plusieurs questions ont été discutées qui concernaient également les prescriptions de construction et d'épreuve pour les wagons-citernes

pour voie normale. Le représentant de la Russie a soumis au Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID et à la Réunion commune RID/ADR/ADN diverses propositions visant à harmoniser davantage les prescriptions de construction et d'épreuve des wagons-citernes du RID et de l'annexe 2 au SMGS et à les adapter à l'état actuel de la recherche et du développement technologiques.

## LES PARTENARIATS AVEC LES ORGANISMES DE L'ONU

Le département du RID a participé en qualité d'observateur à la 56<sup>e</sup> session du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC). Les décisions prises à cette session sont incorporées dans la 22<sup>e</sup> 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.

En raison de la pandémie de COVID-19, le mode de travail de ce comité a lui aussi dû être modifié. Les commentaires sur les documents soumis à la 56<sup>e</sup> session initialement prévue en juillet ont pu être échangés sur une plate-forme en ligne. À la place de la réunion, une vidéoconférence informelle a été organisée pour permettre la discussion des propositions lorsque les auteurs en avaient expressément fait la demande. Cette approche a permis aux auteurs de réviser leurs propositions à la lumière des commentaires reçus, en vue de leur adoption en décembre à la dernière réunion du cycle biennal 2019-2020.

En amont de la session reportée à décembre 2020, les chefs de délégation ont également pu commenter les propositions révisées soumises sur la plate-forme en ligne. Ainsi, il apparaissait déjà clairement avant le début de la réunion quels documents étaient prêts pour adoption sans plus de discussions, quels documents nécessitaient encore des discussions et pour quels documents une décision ne pourrait être prise pour ce cycle. Cette approche a permis de conclure différents

travaux et d'intégrer les modifications en résultant dans la 22<sup>e</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU. Ainsi, un nouveau chapitre comportant des prescriptions pour la construction, le contrôle et l'agrément de citernes mobiles en matière plastique renforcée de fibres et préparé par un groupe de travail informel depuis 2017 sur la base du chapitre 6.9 du RID/ADR applicable aux conteneurs-citernes RID/ADR en matière plastique renforcée de fibres a par exemple pu être adopté.

Le département du RID a également participé à la 108<sup>e</sup> session 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 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. En raison de la pandémie, la réunion de mai 2020 du WP.15 a dû être annulée.

---

## RÉUNIONS ORGANISÉES EN 2020

### 13 MAI (RÉUNION À DISTANCE)

Consultation sur les modifications au RID prévues pour 2021

### 8 ET 9 SEPTEMBRE (RÉUNION À DISTANCE)

Groupe mixte d'experts pour la coordination

### 10 ET 11 SEPTEMBRE ET 14-18 SEPTEMBRE (RÉUNION À DISTANCE)

Réunion commune RID/ADR/ADN

### 6 ET 7 OCTOBRE (RÉUNION À DISTANCE)

18<sup>e</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

### 24-26 NOVEMBRE (RÉUNION À DISTANCE)

12<sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

# LE GROUPE MIXTE D'EXPERTS POUR LA COORDINATION

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 experts de la sécurité et de l'interopérabilité technique venant 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. En 2020, le Groupe mixte s'est réuni à distance les 8 et 9 septembre.

Un sujet de discussion important concernant la conception et la construction des véhicules utilisés pour le transport des marchandises dangereuses a été la réorganisation des exigences pour les wagons-citernes RID de sorte qu'elles puissent également s'appliquer aux wagons porteurs des très grands conteneurs-citernes. De plus, le Groupe mixte a également discuté d'exigences proposées concernant la résistance des wagons-citernes et a débattu de la manière dont de telles exigences devront à l'avenir être traitées par les autorités compétentes selon le RID et par les organismes notifiés selon les STI et PTU (droit ferroviaire général).

Le Groupe mixte a été prié d'examiner comment la vérification de mise en service qui sera à l'avenir prévue dans le RID pourrait être intégrée dans la procédure d'enregistrement des wagons-citernes ou le transfert d'enregistrement, en particulier lorsqu'une autorisation de mise sur le marché de l'UE est délivrée par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.

Les procédures de coordination entre le RID et la législation ferroviaire générale en matière de signalement d'accidents et d'incidents et de statistiques figuraient également parmi les priorités. L'objectif est de garantir que le signalement d'événements soit harmonisé, non seulement en transport ferroviaire, mais aussi avec les autres modes. Un groupe de travail informel établi par la Réunion commune RID/ADR/ADN est chargé de réviser les exigences en matière de signalement d'événements en transport de marchandises dangereuses. Parallèlement, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer développe des « méthodes de sécurité communes » (MSC) pour l'évaluation du niveau de sécurité et des performances en matière de sécurité des opérateurs ferroviaires aux échelons européen et national. Une bonne coopération entre la CEE-ONU, les groupes de travail de l'OTIF et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer est par conséquent essentielle pour garantir l'uniformité des signalements.

# PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE FIABLE



**Bas LEERMAKERS**  
 Chef du département de  
 l'interopérabilité technique



## CONTEXTE DES ACTIVITÉS EN 2020

En 2020, le principal défi pour le département de l'interopérabilité technique a été de poursuivre le développement de la réglementation de la COTIF en dépit des obstacles posés par la pandémie de COVID-19. La Commission d'experts techniques a dû reporter sa session de 2020 à 2021 et toutes les autres réunions se sont tenues à distance.

Malgré ces limitations, le Secrétariat a continué à travailler étroitement avec les États membres, l'Union européenne et les associations du secteur afin d'éviter tout retard significatif dans le développement de la réglementation. Une approche pragmatique a été retenue, avec l'adoption par voie de procédure écrite des propositions initialement préparées pour adoption par la Commission d'experts techniques de juin 2020. Avant le vote, les versions définitives des propositions ont été soumises à un examen final extraordinaire par le groupe de travail permanent sur la technique. Toutes les propositions ont été adoptées en septembre 2020.

Par ailleurs, en septembre 2020, un nouvel [arrangement administratif](#) tripartite a été conclu entre le Secrétariat de l'OTIF, la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Il s'agit là d'une étape importante qui permettra de renforcer encore davantage la coordination entre les signataires.

En 2020, en Europe, deux événements ont eu des conséquences importantes pour l'interopérabilité technique dans le cadre de la COTIF. Premièrement, le Royaume-Uni a quitté l'Union européenne. Deuxièmement, l'Union européenne a achevé la mise en œuvre juridique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire. Ces développements soulignent l'importance de la COTIF en tant que cadre juridique neutre et stable au titre duquel les véhicules peuvent être admis et utilisés dans le trafic international.

## LA COORDINATION AVEC L'UNION EUROPÉENNE

Depuis leur création, toutes les prescriptions techniques de la COTIF sont conçues sur la base de dispositions élaborées au sein de l'Union européenne. Cette approche permet premièrement à l'OTIF de bénéficier de l'expérience acquise au sein de l'UE en matière d'harmonisation des exigences d'interopérabilité et de sécurité. Deuxièmement, elle lui permet d'économiser les vastes ressources nécessaires pour élaborer des règlements du tout au tout. Enfin, elle garantit la compatibilité entre la réglementation de l'UE et celle de la COTIF, de sorte que les États membres de l'OTIF également membres de l'UE puissent appliquer les deux systèmes juridiques.

Comme suite à l'adoption du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire au sein de l'Union européenne, les États membres de l'UE œuvrent à la mise en place d'un espace ferroviaire unique européen.

Les systèmes ferroviaires nationaux de l'UE sont progressivement intégrés en vue de permettre un trafic international et national sans discontinuités. 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 de l'UE avec des compétences définies pour tous les États membres de l'UE. 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 RU ATMF pour les États parties qui sont également membres de l'UE.

De plus, l'UE est en train de déployer de nouveaux outils informatiques centralisés pour faciliter l'administration et rendre l'exploitation ferroviaire plus efficace à l'échelon européen.

L'adoption du 4<sup>e</sup> 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). Les prescriptions techniques uniformes (PTU) correspondantes de l'OTIF sont en cours de révision afin de préserver leur compatibilité avec les STI.

Il importe que l'espace ferroviaire unique européen évolue d'une manière qui soit compatible avec la COTIF. Par conséquent, il est nécessaire de garantir que tous les États membres de l'OTIF, qu'ils soient membres de l'UE ou non, puissent continuer à jouir des droits et à remplir les obligations prévus par la COTIF. La coordination avec les institutions de l'UE pendant les processus rédactionnel et décisionnel des règles de l'UE est cruciale dans ce contexte et constitue une tâche importante du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF. Le nouvel arrangement administratif joue un rôle déterminant dans cette coordination.

## LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

Sur la base des Règles uniformes APTU et ATMF, la Commission d'experts techniques adopte, notamment sous la forme de PTU, des règles détaillées qui couvrent les exigences de construction techniques et les procédures pour la vérification de la conformité. Aux fins de ces règles, tous les États parties reconnaissent et acceptent mutuellement leurs preuves de vérification et certificats techniques délivrés conformément aux Règles uniformes, quel que soit l'État partie émetteur.

La Commission d'experts techniques a dû reporter sa 13<sup>e</sup> session de 2020 à 2021 en raison de la pandémie de COVID-19. Elle a pu néanmoins adopter plusieurs dispositions par voie de procédure écrite, 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). L'objectif principal de ces modifications est de limiter l'utilisation de wagons anciens qui s'avèrent être 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 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 États parties peuvent désigner des itinéraires moins bruyants sur leur réseau, sur lesquels les wagons anciens et bruyants ne seront plus autorisés à circuler après une certaine date ;
- 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 prescriptions juridiques ;

- des spécifications révisées des registres de véhicules, comme suite à la décision de l'UE d'établir un registre européen des véhicules centralisé (« REV », décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission). À compter du 16 juin 2021, le logiciel normalisé pour les registres nationaux de véhicules (RNV) et le moteur de recherche centralisé RVV CE, visés par la Spécification du RNV actuelle, deviendront obsolètes. Les spécifications révisées des registres de véhicules de l'OTIF laissent les États libres de choisir d'établir leur propre RNV, d'utiliser le REV ou d'établir et partager un registre commun avec un ou plusieurs États. Pour autant, tous les registres doivent respecter le format de données commun et les droits d'accès spécifiés ;
- des modifications des règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (« Règles ECE », annexe A aux ATMF). Le but de cette révision était d'aligner les règles de l'OTIF sur les dispositions les plus récentes de l'UE (règlement d'exécution (UE) n° 2019/779 de la Commission), en étendant le champ d'application de la seule certification des ECE des wagons de marchandises à la certification des ECE de tous les types de véhicules. Les nouvelles règles incluront en outre la possibilité de certifier les fonctions d'entretien externalisées et des exigences concernant la gestion des composants essentiels pour la sécurité ;
- une révision limitée de la PTU Marquage.

Toutes les dispositions ont été formellement adoptées le 30 septembre 2020, avant d'être [notifiées par le Secrétaire général](#). Leur date d'entrée en vigueur est le 1<sup>er</sup> avril 2021.

## LE GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT SUR LA TECHNIQUE

Le groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) se réunit normalement trois fois par an dans le but de préparer les documents de travail avec les propositions devant être votées par la Commission d'experts techniques. En 2020, c'est à distance que le WG TECH s'est réuni à trois reprises :

- 40<sup>e</sup> réunion les 17 et 18 juin 2020,
- 41<sup>e</sup> réunion les 9 et 10 septembre 2020,
- 42<sup>e</sup> réunion les 17 et 18 novembre 2020.

Des délégués des treize États membres suivants ont participé aux réunions : Allemagne, Autriche, Belgique, France, Grèce, Iran, Italie, Maroc, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Suède et Suisse.

De plus, la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer étaient représentées à toutes les réunions. Les organisations et associations suivantes ont également participé aux réunions : CER, NB-Rail, Secrétariat de la Communauté des transports, UIC et UIP.

À sa 40<sup>e</sup> réunion, le WG TECH a commencé l'examen de nouveaux documents de travail devant être préparés pour adoption à la prochaine session de la Commission d'experts techniques en 2021 et a procédé à une dernière révision des documents soumis au vote par voie de procédure écrite. Ces derniers auraient dû être votés par la Commission en juin 2020, mais celle-ci n'a pas pu se réunir en raison de la pandémie de coronavirus.

À ses 41<sup>e</sup> et 42<sup>e</sup> réunions, le WG TECH a discuté et préparé des propositions en vue de leur adoption par la Commission d'experts techniques en 2021. Celles-ci incluaient :

- une nouvelle PTU concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI). Cette nouvelle PTU définira les paramètres des véhicules et de l'infrastructure devant être vérifiés par les entreprises ferroviaires et les procédures à appliquer pour cette vérification ;

- une nouvelle PTU concernant l'infrastructure (PTU Infrastructure). Ce projet de nouvelle PTU a pour objet de promouvoir la compatibilité entre lignes et réseaux de pays voisins. Il définit les paramètres d'infrastructure ferroviaire pertinents pour la compatibilité avec les véhicules et les méthodes particulières de vérification de ces paramètres ;
- des modifications à la PTU concernant les wagons de marchandises (PTU Wagons). Les propositions incluent de nouvelles règles applicables lorsque des wagons ou types de wagons existants sont modifiés, y compris des règles déterminant si une nouvelle admission au trafic international est requise par suite des modifications ;
- des modifications à la PTU concernant les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs (PTU LOC&PAS). Les propositions incluent des dispositions similaires à la PTU Wagons, ainsi que de nouveaux éléments découlant des Règles uniformes APTU révisées entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2019 ;
- des modifications à la PTU concernant l'accessibilité pour les personnes handicapées et à mobilité réduite (PTU PMR). Les propositions incluent la clarification du champ d'application technique, des modifications rédactionnelles, ainsi qu'une mise à jour des références à d'autres documents juridiques.

---

## RÉUNIONS EN 2020

### 17 ET 18 JUIN

40<sup>e</sup> réunion du WG TECH

### 8 ET 9 SEPTEMBRE

Groupe mixte d'experts pour la coordination

### 9 ET 10 SEPTEMBRE

41<sup>e</sup> réunion du WG TECH

### 17 ET 18 NOVEMBRE

42<sup>e</sup> réunion du WG TECH

# VEILLER AU BON FONCTIONNEMENT DU SECRÉTARIAT



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



Au-delà des objectifs permanents que sont le fonctionnement efficient du Secrétariat et la délivrance de prestations efficaces au service des États membres, le département de l'administration et des finances, en 2020, était engagé dans d'autres projets comme la rénovation 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.

## LA MISE EN PLACE DES OUTILS NÉCESSAIRES POUR ASSURER LA CONTINUITÉ DES SERVICES AU SEIN DU SECRÉTARIAT

Le Secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a dû revoir les outils et les méthodes de travail pour s'adapter à la nouvelle situation résultant de la pandémie de COVID-19.

Dès février, des discussions sur les risques de propagation du virus et les conséquences pour les activités de l'Organisation ont abouti à la création d'une équipe de gestion de crise, avec une participation importante du département de l'administration et des finances.

Les décisions prises par l'équipe de gestion de crise ont permis d'assurer la continuité des services. Le service informatique, à cet égard, a été au cœur du dispositif mis en place, s'agissant du télétravail ou des réunions à distance.

Le département de l'administration et des finances a également fourni un appui sur les plans administratif et informatique et en matière de logistique pour l'organisation des réunions hybrides ou à distance des organes et groupes de travail autres que le Comité administratif.

## INSTAURATION DU TÉLÉTRAVAIL

La directive intérimaire sur le télétravail pour les traducteurs a été mise en application comme prévu le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Initialement, le projet pilote de télétravail devait se limiter aux traducteurs, mais en raison de la situation exceptionnelle apparue au début de l'année 2020 avec la pandémie de COVID 19, l'ensemble du personnel a dû recourir au télétravail dès mars 2020, sur la base d'une décision du Secrétaire général.

L'extension du télétravail à l'ensemble du personnel a été accueillie positivement. D'ailleurs, comme pour le télétravail des traducteurs, un des aspects positifs remontés par le personnel fut la possibilité d'une meilleure conciliation de la vie privée et familiale avec la vie professionnelle.

L'ensemble du personnel de l'OTIF a pu travailler à distance de manière efficace grâce aux technologies informatiques disponibles. D'ailleurs, parmi les autres aspects positifs rapportés par le personnel, on retrouve l'acquisition de nouvelles compétences relatives aux outils de communication, notamment les systèmes de vidéoconférence.

La généralisation du télétravail à l'ensemble du personnel pendant la crise de la COVID-19 a permis d'assurer la continuité des services dans une période où les risques sanitaires étaient élevés et où les écoles et crèches étaient en général fermées. Le Secrétariat n'a eu à déplorer aucun cas positif de COVID-19 depuis le début de la pandémie.

L'évaluation prévue dans la directive intérimaire pour le télétravail des traducteurs a permis de conclure que le télétravail était un mode de travail adapté aux activités des traducteurs.

Évaluer l'efficacité ou l'efficience du télétravail pour l'ensemble du personnel pendant la situation exceptionnelle qui résulte de la pandémie de COVID-19 n'est pas pertinent à ce stade. En effet, il s'agissait d'une mesure exceptionnelle prise sans qu'il y ait eu en amont de définition de critères permettant de faire une comparaison objective avec la période précédente.

À l'heure de la rédaction de ce rapport, la situation pandémique reste d'actualité. Aussi, la prochaine étape consistera-t-elle en l'élaboration d'une directive définitive applicable à l'ensemble du personnel.

L'Association du personnel sera associée à la rédaction de la directive sur le télétravail du personnel, l'objectif étant d'aboutir à une directive définitive courant 2021.

## MODERNISATION DE L'INFRASTRUCTURE INFORMATIQUE

Les technologies de l'information et de communication jouent un rôle de premier plan dans la prestation de services aux États membres, en plus de contribuer à la performance du Secrétariat de l'OTIF. Elles sont un outil essentiel permettant aux départements du Secrétariat de s'acquitter de leurs tâches avec efficacité.

En 2020, les réunions à distance en interne ou avec les États membres ou autres partenaires de l'OTIF, sont devenus le principal *modus operandi*. L'Organisation a fait l'acquisition d'équipements audiovisuels plus performants pour équiper les deux salles de réunion de l'OTIF.

Plusieurs tests avec diverses plates-formes ont été entrepris au courant de l'année afin d'assurer par exemple l'efficacité des réunions à distance avec interprétation simultanée, et permettre le choix d'une plate-forme qui réponde aux exigences des réunions internationales (sécurité informatique, confidentialité, etc.).

Plus généralement, la pandémie de COVID-19 a été un accélérateur dans le changement des méthodes de travail et constitue une opportunité pour une réduction du volume de papier utilisé. Des réflexions en ce sens sont en cours au sein du Secrétariat pour aller vers une dématérialisation des procédures internes.

Par ailleurs, comme prévu, un appel d'offres a été lancé en août 2020 pour la provision de services de consultance afin de définir une stratégie des technologies de l'information et de communication et permettre à l'Organisation de planifier les investissements nécessaires à moyen terme.

Le contrat de consultance a été attribué à l'entreprise qui a proposé dans son offre une stratégie solide avec un plan d'investissement décliné sur trois ans, présenté lors du 133<sup>e</sup> Comité administratif.

## LA RÉNOVATION DU BÂTIMENT – ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Sous la houlette de la chef du département de l'administration et des finances, une équipe de projet composée de personnes venant des différents départements, choisies indépendamment du grade, mais ayant eu des expériences dans la construction ou la rénovation de bâtiment, a été mise en place et a eu pour mission de valider le cas d'affaire et de définir les grandes lignes du cahier des charges.

Un appel d'offres a été lancé au second semestre de 2020 sur la base du cahier des charges établis par l'équipe de projet pour la sélection d'un assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO), donc un professionnel ayant l'expérience de projets similaires pour analyser la faisabilité des travaux, estimer les coûts associés, mais également accompagner l'Organisation pour la sélection et ensuite la supervision de la ou des entreprises qui seront impliquées dans les travaux de rénovation du siège de l'OTIF.

Le contrat a été attribué en décembre 2020 à une entreprise qui a plus de 60 ans d'expérience dans la planification, le conseil et le management pour l'ensemble des phases d'un projet, dans le cadre de travaux de construction ou de rénovation de bâtiment.

La première phase de la mission de l'AMO doit aboutir à un premier diagnostic sur l'étendue des travaux de rénovation, la clarification du calendrier et les coûts estimatifs. Ces informations seront utilisées pour la présentation des scénarios de financement au Comité administratif.

À l'heure de rédaction du présent document, l'AMO a déjà terminé l'inspection du bâtiment. Les premières conclusions ont abouti à la nécessité de recourir à un spécialiste pour identifier les mesures nécessaires afin de renforcer la structure du bâtiment et ainsi se conformer à la législation parasismique de l'État hôte. Des analyses par sondage vont également avoir lieu pour vérifier la présence de polluants (par exemple, l'amiante), compte tenu de la date de construction du bâtiment et des matériaux utilisés dans les années 1960.

# DÉLIVRER UNE PRESTATION EFFICACE AU SERVICE DES ÉTATS MEMBRES

## MAINTENIR UN DIALOGUE RÉGULIER AVEC LES ÉTATS MEMBRES

L'interaction entre le Secrétariat et les États membres se matérialise principalement lors des réunions des différents organes listés par la COTIF ou créés par l'Assemblée générale.

Le département de l'administration et des finances organise les réunions et assure la mise en œuvre des décisions de deux des organes listés par la COTIF : le Comité administratif et l'Assemblée générale. Cette dernière se réunit tous les trois ans, la prochaine session ordinaire étant prévue en septembre 2021. Le Comité administratif, lui, se réunit au moins une fois par an, conformément aux dispositions de la COTIF.

En 2020, en raison des risques sanitaires liés à la pandémie de COVID-19, plusieurs pays ont mis en place des mesures restrictives sur les voyages à l'étranger. De même, suivant les recommandations émises par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et par l'État hôte, dont les autorités recommandaient d'éviter les réunions au-delà d'un certain nombre de personnes, l'OTIF a dû reporter ou annuler plusieurs réunions prévues entre mars et juin 2020.

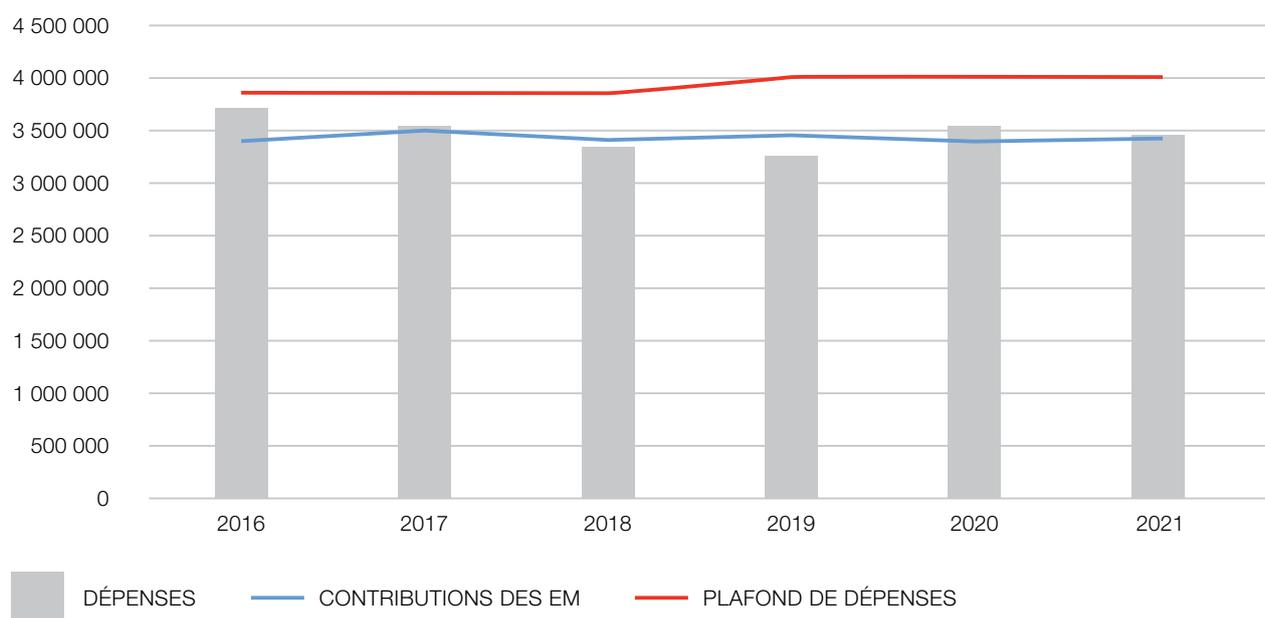
Dans un premier temps, les décisions ont pu être prises par voie de procédure écrite. Ce fut le cas en juin 2020 pour l'approbation par le Comité administratif des comptes annuels de l'Organisation et du rapport du vérificateur des comptes.

Ensuite, dès que la possibilité de mener des réunions hybrides ou à distance a été approuvée, le Comité a pu se réunir à distance. Lors de la session de novembre 2020, d'importantes décisions ont été prises concernant le budget, la stratégie à long terme de l'Organisation, la préparation de la 15<sup>e</sup> Assemblée générale, etc.

## LE CONTRÔLE DES DÉPENSES

Pour 2020, les dépenses de l'Organisation d'environ 3,22 millions CHF continuent à être inférieures au plafond fixé par la 13<sup>e</sup> 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.

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



La baisse des dépenses en 2021 s'explique partiellement par l'annulation ou le report d'activités en raison de la pandémie de COVID-19.

Cependant, il faut également souligner qu'en comparaison des années précédentes, en 2020, plus de prestations ont fait l'objet d'une mise en concurrence. Ces procédures d'appel d'offres ont permis au Secrétariat soit de stabiliser les prix, soit de négocier pour améliorer les prestations ou réduire les prix.

# PRÉPARER L'ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE DE LUXEMBOURG

Adopté lors de la conférence diplomatique qui s'est tenue en février 2007 au Luxembourg, le Protocole de Luxembourg met en place un nouveau régime juridique pour la reconnaissance et l'exécution des garanties notamment de prêteurs et de bailleurs lorsque ces garanties sont prises sur le matériel roulant ferroviaire. Dans ce cadre, un registre sera établi ainsi qu'une autorité de surveillance du registre.

Conformément à la décision de la 7<sup>e</sup> Assemblée générale (Berne, 23 et 24 novembre 2005), l'OTIF assurera le secrétariat de l'Autorité de surveillance à l'entrée en vigueur du Protocole.

En raison de la COVID-19 et des mesures restrictives concernant les voyages, les travaux de promotion du Protocole ont été mis en suspens. À ce jour, seuls trois États ont ratifiés le Protocole : le Luxembourg, le Gabon et la Suède. Une quatrième ratification est nécessaire pour l'entrée en vigueur du Protocole.

En attendant l'entrée en vigueur du Protocole, des avancées sont enregistrées quant à la création d'un système de numérotation qui sera utilisé pour l'identification et l'individualisation du matériel roulant repris dans le registre. Un groupe de travail composé d'experts désignés par les États ou les différentes organisations ou associations compétentes dans le domaine du transport ferroviaire, dont l'OTIF, a été créé à l'initiative du Luxembourg et du Rail Working Group (RWG) et sous la houlette de la CEE-ONU. Ce groupe de travail s'est réuni deux fois en 2020. Il devra présenter à la fin de ses travaux des recommandations sur le système de numérotation et de marquage du matériel roulant dans le cadre du futur registre.

En 2020, le Secrétariat de l'OTIF a par ailleurs poursuivi les discussions avec les parties prenantes au Protocole de Luxembourg, notamment avec la Commission préparatoire, afin de travailler sur le projet d'accord entre la future Autorité de surveillance et l'OTIF dans son rôle de secrétariat de cette dernière.

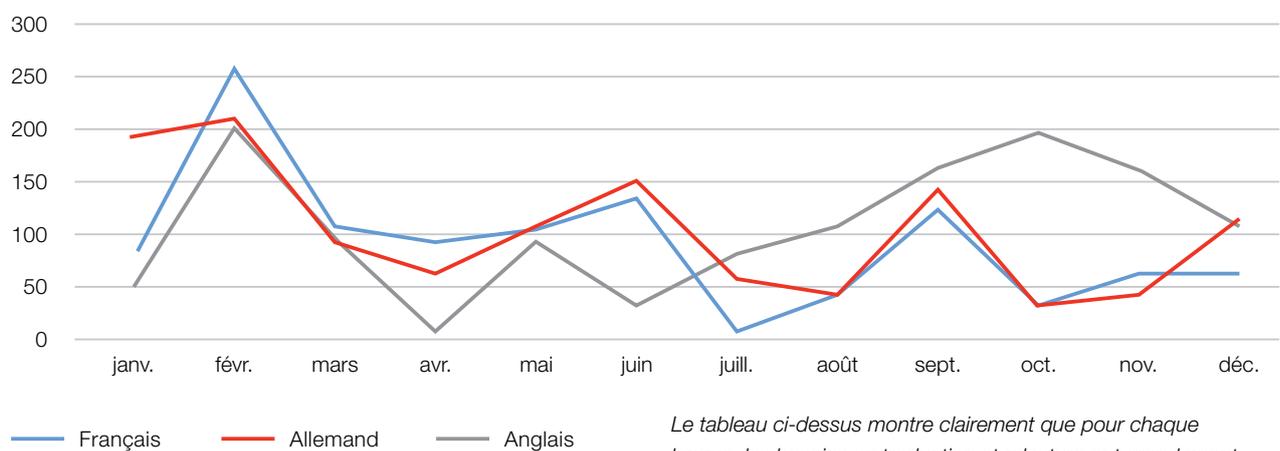
# ASSURER DES SERVICES LINGUISTIQUES DE GRANDE QUALITÉ

Le département de la traduction a lui aussi connu une année 2020 hors du commun. En raison de la pandémie, de nouvelles méthodes de travail sont du jour au lendemain devenues la norme. Cette poussée du numérique a jeté de nouveaux défis pour les traducteurs et interprètes de l'OTIF et engendré de nouvelles tâches au-delà de leurs activités usuelles (voir « Les réunions à distance et l'interprétation »).

Quelques chiffres tout d'abord sur les principaux domaines d'activité des traducteurs.

## LIVRER DANS LES DÉLAIS DES TRADUCTIONS DE GRANDE QUALITÉ

### TRADUCTION ET RELECTURE



*Le tableau ci-dessus montre clairement que pour chaque langue, les besoins en traduction et relecture ont grandement varié selon le département/domaine d'activité concerné.*

Le graphique ci-dessus montre la charge de travail pour chaque langue tout au long de l'année, sans distinction entre pages traduites et pages relues. Avec environ 900 pages, c'est en allemand que la demande en traduction est la plus importante, tandis que c'est en anglais qu'il y a le plus de relecture avec 825 pages. En français, les deux activités sont à l'équilibre avec environ 600 pages chacune. Le nombre total de pages (traduction et relecture) est très proche dans les trois langues avec des valeurs entre 1 125 et 1 300 pages.



**Joana MEENKEN**  
Chef du département  
de la traduction



La diminution du nombre de pages par rapport à 2019 est dû à une nouvelle méthode de calcul. En 2020, une valeur de 330 mots par page normée a été choisie, soit la deuxième valeur la plus élevée référencée<sup>1</sup>. Au total, le volume de texte est donc resté identique, voire a légèrement augmenté :

Le décompte mensuel montre que globalement, les mois les plus chargés étaient février, mai-juin et septembre, et en général le début et la fin de l'année, bien que de légers décalages puissent être constatés entre les différentes langues. Malgré de grandes disparités, les mois d'avril et de juillet-août peuvent être considérés comme les moins chargés.

Au-delà du nombre total de page, la répartition par domaine d'activité de l'OTIF présente elle aussi un intérêt certain :

	FRANÇAIS		ALLEMAND		ANGLAIS	
	Traduction	Relecture	Traduction	Relecture	Traduction	Relecture
ADMINISTRATION	10,8 %	21,9 %	23,9 %	7,36 %	40,5 %	4,7 %
COMMUNICATION	22 %	40,8 %	17,7 %	50,4 %	16,8 %	11,8 %
DROIT	20,5 %	0,6 %	15,3 %	4,5 %	7,6 %	43,8 %
RID	21,5 %	2,1 %	24,2 %	0 %	33,5 %	9,6 %
TECHNIQUE	22,3 %	34,6 %	16,9 %	37,9 %	0 %	20,3 %
DIVERS	2,8 %	0 %	2,1 %	0 %	1,5 %	9,8 %

Le tableau ci-dessus montre clairement que pour chaque langue, les besoins en traduction et relecture ont grandement varié selon le département/domaine d'activité concerné.

Dans le domaine « Administration », la majorité des documents sont rédigés en français. De fait, ce domaine représente le plus grand volume de traduction en anglais et le deuxième plus grand en allemand. En 2020, en raison de l'annulation de la session de printemps du Comité administratif par suite de la pandémie, il y a eu au total un peu moins de pages que d'habitude dans ce domaine. Un plus gros volume de texte est attendu pour 2021 en raison de l'Assemblée générale à venir.

<sup>1</sup> Dans d'autres organisations, ce nombre varie entre 250 et 350 mots par page normée.

Le domaine « Communication » représente une part importante des relectures pour le français et l'allemand en particulier (40,8 % et 50,4 %). Cela est principalement dû au fait que toutes les publications officielles (bulletin, rapport d'activité, etc.) font l'objet d'une relecture finale par les traducteurs de l'OTIF. Le poids de ces relectures est particulièrement important en allemand puisqu'il s'agit des seuls textes avec les PTU révisées (voir domaine « Technique ») qui font l'objet d'une relecture systématique. En anglais en revanche, les relectures dans ce domaine sont bien moins prépondérantes dans la mesure où le traducteur anglais, en tant que seul anglophone natif au sein de l'Organisation, est chargé de bien plus de relectures en général. Par ailleurs, l'édition spéciale du Bulletin sur le colloque de Vilnius a représenté une charge de travail supplémentaire en 2020 par rapport aux années précédentes.

À une exception près, les valeurs pour le domaine « Droit » sont comparativement plus faibles. Les raisons en sont premièrement que par suite de la pandémie, la Commission ad hoc sur la coopération et le Groupe de travail d'experts juridiques ne se sont réunis qu'une seule fois en 2020, et deuxièmement que la plupart des documents de travail pour ces deux organes avaient déjà été préparés pour des sessions précédentes. Le besoin élevé en relectures en anglais s'explique par le fait que c'est principalement dans cette langue que le département juridique travaille dans le cadre de la coopération avec d'autres organisations internationales, du moins dans un premier temps.

Pour le « RID », le volume de textes est resté constant. L'annulation de la Réunion commune en mars 2020 n'a pas eu d'incidence sur le nombre de documents à traiter puisque ceux-ci avaient déjà été traduits en décembre et janvier. De même, la préparation des documents prévus pour la session de mai annulée de la Commission d'experts du RID a pour partie simplement été reportée au deuxième semestre et intégrée à la préparation du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID. En 2020, 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.

Dans le domaine « Technique », il y a eu comme prévu beaucoup plus à faire qu'en 2019. Pour la Commission d'experts techniques prévue en juin 2020, cinq volumineux textes juridiques de l'OTIF (PTU, règles ECE et spécification des registres de véhicules) ont été entièrement révisés ou réécrits et ont donc également dû être relus et traduits.

Le nombre de relectures nettement plus élevé dans la catégorie « Autres » en anglais est dû au fait que la correspondance avec les partenaires externes de l'Organisation ne relevant pas des autres catégories est bien souvent menée en anglais uniquement.

## LES BASES DE DONNÉES TERMINOLOGIQUES ET LE CODE DE RÉDACTION

En plus de l'activité de traduction, un important travail de terminologie a de nouveau été mené en 2020 pendant les périodes plus calmes de l'année, pour ce qui n'avait pas pu être fait au fil des traductions. La terminologie de l'OTIF s'est en particulier intéressée à la terminologie du transport de marchandises dangereuses avec la création d'une base de données terminologique consacrée au RID. Elle a jusqu'ici créé 105 fiches terminologiques complètes (terme, définition, commentaires) en quatre langues (DE, EN, FR, RU). Le travail sur la base de données générale s'est également poursuivi, une quarantaine de nouvelles fiches ayant été ajoutées et de nombreuses autres entrées ayant été complétées et corrigées. L'objectif reste de mettre à l'avenir ces bases de données à disposition de tout le personnel du Secrétariat.

En ce qui concerne le deuxième grand projet décidé en 2019, à savoir l'élaboration d'un code de rédaction de l'OTIF (voir programme de travail 2020-2021 approuvé par le Comité administratif en décembre 2019), une première ébauche de plan a été établie en français en 2020, qui a ensuite été complétée dans les trois langues et est toujours en cours de développement.

## LES RÉUNIONS À DISTANCE ET L'INTERPRÉTATION

C'est certainement en matière de format des réunions que l'année 2020 a connu le plus de changements, et ceux-ci ont particulièrement concerné les interprètes de l'OTIF. En 2020, toutes les réunions ont été organisées sous la forme soit de réunions à distance, soit de réunions hybrides. Ces deux formats ont nécessité de s'adapter rapidement à des méthodes de travail entièrement nouvelles (interprétation à distance, notamment). Bien que l'expérience puisse être considérée comme un succès dans son ensemble, il a fallu faire face à diverses difficultés techniques et problèmes de qualité de son et d'image.

Afin de trouver la meilleure solution tant pour répondre aux besoins des organes de l'OTIF que pour les interprètes, le département de la traduction s'est dès le départ intéressé à la question et s'est attaché à établir le comparatif le plus large possible des différents fournisseurs d'outils. De nombreuses plates-formes de vidéoconférence ont été contactées (Interprefy, VoiceBoxer, Interactio, Zoom) et des essais ont été organisés, en partie avec la participation des interprètes externes de l'OTIF.

Le tableau suivant compare le nombre de jours d'interprétation dans les trois langues de travail de l'OTIF en 2019 et 2020.

	2019	2020
ANGLAIS	22	15
ALLEMAND	16	11
FRANÇAIS	16	11

La baisse du nombre de jours de 22 à 15 et de 16 à 11 n'est pas due à un quelconque recul des activités de l'Organisation, mais uniquement à l'annulation de différentes réunions de l'OTIF en raison de la pandémie. Des chiffres plus élevés sont de nouveau attendus en 2021.

# CONSOLIDER ET ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ DE L'OTIF



**Sarah PUJOL**  
Responsable de la communication



L'année 2020 ouvrait le cycle biennal du nouveau programme de travail 2020-2021 et le département de la communication avait pour mission de dynamiser et d'actualiser la mise en page des publications de l'OTIF. Comme évoqué à diverses reprises dans le présent rapport d'activité, l'année 2020 a également été marquée par le début de la pandémie de COVID-19, pandémie qui a rendu incontournable et obligatoire l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication. Dans ce contexte, la présence numérique de l'Organisation était primordiale.

## DES PUBLICATIONS REVISITÉES

Les propositions graphiques et de contenus proposées par le département de la communication sont adoptées en réunion de direction et après consultation systématique des autres départements du Secrétariat. Il est important qu'en interne, les outils de communication de l'Organisation suscitent une adhésion majoritaire.

Publié en décembre 2019 et inaugurant les nouveaux codes visuels de l'OTIF, le programme de travail 2020-2021 a jeté les bases d'un design actualisé, minimaliste et épuré pour améliorer la lisibilité des contenus.

## LE BULLETIN DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

Conformément au principe de fréquence, le Bulletin est paru trimestriellement et comme à l'accoutumée en mars, juin, septembre et décembre.

Un numéro supplémentaire et spécial du Bulletin est aussi paru en 2020. Ce numéro compilait toutes les interventions du colloque qui s'est tenu à Vilnius en Lituanie fin octobre 2019 et qui avait réuni 12 auteurs prestigieux autour d'un bilan et de perspectives pour l'OTIF ainsi que pour les chemins de fer, 20 ans après la signature du Protocole de Vilnius.

Dès le premier numéro du Bulletin de l'année 2020, les lecteurs ont pu apprécier les nouveaux design et mise en page de cette publication officielle.

L'identité visuelle de la première de couverture a évolué renforçant ainsi le caractère officiel du Bulletin. En terme de contenu, le sommaire est demeuré visible, directement accessible au lecteur.

À l'intérieur du Bulletin, la police de caractère a été modifiée et des objets graphiques sont venus accompagner la lecture pour plus de confort et de cohérence.

Le rayonnement du Bulletin, en 2020, est resté stable comparé à 2019. Plus de 800 contacts ont continué de le recevoir.

À la suite des modifications de contenu (2019) et de présentation (2020) de la publication, l'équipe communication a souhaité connaître l'opinion des lecteurs. Au dernier trimestre 2020, elle a lancé une enquête de satisfaction trilingue en ligne. Les résultats et suggestions se sont avérés positifs, encourageants et constructifs.

Plus de 70 % des lecteurs interrogés sont satisfaits (30 % très satisfaits) du nouveau design de la première de couverture. 75 % des lecteurs estiment qu'un sommaire directement accessible sur la couverture est utile (26 %) voire très utile (49 %). La tendance est similaire concernant la réintroduction de la rubrique « Notifications du dépositaire » qui est considérée comme très utile par 36 % et utile par 33 % des lecteurs interrogés, soit un total de 69 % d'avis favorables.

Globalement la très grande majorité des personnes estime que les articles du Bulletin sont intéressants, clairs et bien écrits. Une large majorité des lecteurs semblent satisfaits de la publication.

Certaines personnes interrogées ont également fait part de leurs suggestions concernant la présentation et le contenu du Bulletin. Ces suggestions seront étudiées en 2021.

## LES COMMUNIQUÉS DE PRESSE

Cette année 2020, 24 communiqués de presse ont été publiés, soit un tiers de plus qu'en 2019. Cette augmentation est due à la pandémie et au besoin de communiquer davantage qui en a résulté.

Le design et la mise en page des communiqués de presse de l'OTIF ont également été révisés en cohérence avec le programme de travail et le Bulletin pour augmenter le confort de lecture à l'écran.

L'équipe communication dispose d'un outil statistique qui permet de mesurer la fréquentation et la consultation du site Internet et des documents mis à disposition en ligne. Grâce à cet outil, il est possible de mesurer l'intérêt des internautes pour tel ou tel communiqué de presse notamment.

Cet intérêt des internautes associé à l'intérêt de la presse, qui a relayé davantage de communiqués en 2020 qu'en 2019, permet d'établir un classement des communiqués de presse les plus lus et/ou relayés :

1. « Publication de la nouvelle édition du RID » (4 novembre 2020)
2. « Déclaration conjointe sur la continuité de la chaîne logistique mondiale pendant la pandémie de COVID-19 » (15 mai 2020)
3. « OTIF-DG MOVE-ERA : Signature du second arrangement administratif » (30 septembre 2020)
4. « Au Forum économique mondial de Davos » (21 janvier 2020)
5. « L'OTIF aux "Journées bernoises" » (17 février 2020)
6. « La 3<sup>e</sup> session du Groupe mixte d'experts pour la coordination » (21 août 2020)
7. « Réunion commune RID/ADR/ADN » (26 août 2020)
8. « La journée de consultation du Forum international des transports » (29 janvier 2020)

## LES PRÉSENTATIONS POWERPOINT

Derniers outils, pour l'année 2020, à avoir été retravaillés graphiquement, les présentations PowerPoint de l'OTIF ont été transformées.

Le nouveau modèle minimaliste de présentation propose désormais des diapositives complètement épurées par rapport aux diapositives du modèle 2015. Moins de photos, moins d'objets graphiques récurrents, moins de couleurs pour laisser place aux textes, aux illustrations, aux diagrammes et aux cartes. Ce nouveau modèle ainsi allégé devient plus aisé à lire et à envoyer par courriel.

Des « lignes directrices » à l'attention des utilisateurs du nouveau modèle de présentation ont ensuite été publiées et partagées en interne. 2020 a engendré une augmentation des présentations et des réunions à distance. Elle a également renforcé la nécessité d'une présence numérique de l'OTIF.

## LA PRÉSENCE NUMÉRIQUE

La présence numérique de l'Organisation obéit d'une part à la notion de temps court, d'autre part au statut d'organisation intergouvernementale.

## LE SITE INTERNET

Techniquement il existe trois sites Internet de l'OTIF. 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 2020, comme dans les rapports précédents et suivants, nous écrivons « le site Internet » pour simplifier la compréhension sans qu'il s'agisse d'amenuiser la quantité et la qualité du travail réalisé. Il est donc important de préciser que concrètement, l'équipe 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 2020, le site Internet a été visité par plus de 40 000 internautes. Soit plus de 300 visiteurs mensuels supplémentaires comparé à 2019. Dans la même proportion qu'en 2019, 58 % des internautes ont consulté le site en version anglaise en 2020.

Les pages les plus vues par version linguistique :

FRANÇAIS	ALLEMAND	ANGLAIS
Page d'accueil	Page d'accueil	Page d'accueil
RID 2021	RID 2021	RID 2021
COTIF 1999	Derniers documents	Marchandises dangereuses
Derniers documents	Marchandises dangereuses	COTIF 1999
L'OTIF	Notifications des États membres (RID)	Convention
Marchandises dangereuses	Documents de travail 2020 (Réunion commune RID/ADR/ADN)	Derniers documents
Textes de référence	L'OTIF	Membres
Documents de travail 2020 (12 <sup>e</sup> session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID)	Réunion commune RID/ADR/ADN	L'OTIF
Actualités/Presse 2020	COTIF 1999	Travailler à l'OTIF
Travailler à l'OTIF	Rapports (Réunion commune RID/ADR/ADN)	Notifications des États membres (RID)

Le site Internet est très régulièrement et rapidement mis à jour en fonction des impératifs techniques, de l'actualité et de l'activité des départements opérationnels de l'Organisation. Plus de 800 mises à jour et mises en ligne de documents ont été effectuées par l'équipe communication de l'OTIF en 2020.

## LES RÉSEAUX SOCIAUX

Présente sur Flickr, LinkedIn et Twitter, l'Organisation a été davantage active et visible sur les réseaux sociaux en 2020.

Activité accrue et contexte sanitaire ont entraîné une hausse significative du nombre d'abonnés sur les deux réseaux sociaux. Sur chaque réseau social, l'augmentation a été de plus d'un tiers.

Le taux d'engagement, c'est-à-dire le nombre d'interactions des internautes (j'aime, commentaires, partages) divisé par la portée de la publication, est de 5,6 % sur LinkedIn. C'est un bon chiffre comparé aux autres organisations du secteur ferroviaire présentes sur LinkedIn.

En moyenne, l'Organisation a publié deux fois par mois sur les réseaux sociaux. Cette moyenne est en constante augmentation depuis 2018 et l'objectif est d'atteindre un rythme plus soutenu avec les ressources disponibles au sein de l'équipe communication et dans le cadre du statut de l'OTIF.

Le personnel de l'Organisation a également participé au rayonnement de l'OTIF sur les réseaux sociaux en partageant fréquemment l'actualité de l'OTIF.

Enfin, notons que l'OTIF, la COTIF et le RID ont été souvent mentionnés par des parties prenantes et par des partenaires de l'Organisation.

## VIDÉOS

En 2020 l'équipe communication a produit 5 vidéos directement accessibles sur le site Internet de l'OTIF et sur la plateforme Vimeo. Les vidéos relatent le colloque qui s'est tenu à Vilnius fin octobre 2019. Elles ont toutes été entièrement produites en interne : captation, prise de son, montage, habillage, effets et diffusion. Un travail intense, de précision et de longue haleine.

Enfin au dernier trimestre 2020, l'équipe communication a commencé la production d'une nouvelle vidéo qui devrait être diffusée au premier semestre 2021.



**Éditeur :**

OTIF - Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux ferroviaires

Concept et maquette : Sarah Pujol,  
Valerio Compagnone







**OTIF**

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

Gryphenhübeliweg 30 CH-3006 Berne

Tél. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | [info@otif.org](mailto:info@otif.org) | [www.otif.org](http://www.otif.org)