

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2021





OTIF

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

TABLES DES MATIÈRES

Introduction	7
Un forum pour l'uniformisation du droit ferroviaire	8
Résultats de la Commission ad hoc sur la coopération et du Groupe de travail d'experts juridiques	8
Première session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale	11
Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF	13
La Commission d'experts du RID et la Réunion commune RID/ADR/ADN – Le transport en sécurité des marchandises dangereuses	15
La Réunion commune RID/ADR/ADN	15
La Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent	22
La coopération avec d'autres organisations	24
Le Groupe mixte d'experts pour la coordination	26
Promouvoir une interopérabilité technique fiable	27
Contexte des activités en 2021	27
Développements relatifs aux RU APTU	27
Développements relatifs aux RU ATMF	29
Développements relatifs aux RU EST	30
La veille et l'évaluation	31
La coopération et la dissémination	32
Veiller au bon fonctionnement du Secrétariat	34
Maintenir un dialogue régulier avec les États membres	34
Le contrôle des dépenses et la stabilité des contributions des États membres	35
La mise en place de la stratégie informatique et le lancement de l'étude sur les ressources humaines	37
La rénovation du siège de l'OTIF	39
Le Protocole de Luxembourg	40
Assurer des services linguistiques de grande qualité	42
Livrer dans les délais des traductions de grande qualité	42
Les bases de données terminologiques et le code de rédaction	46
Les vidéoconférences et l'interprétation	47
Consolider et accroître la visibilité de l'OTIF	48
Le Bulletin des transports internationaux ferroviaires et les communiqués de presse	48
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

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

ATF

Applications télématiques au service du fret

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

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

COTIF

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

COVID-19

Maladie à coronavirus 2019

CTE

Commission d'experts techniques

CTCI

Composition des trains et vérification de la compatibilité de l'itinéraire

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

ECOSOC

Conseil économique et social des Nations unies

eFTI

Informations électroniques relatives au transport de marchandises

EST

Exploitation en sécurité des trains en trafic international

FIPOI

Fondation des immeubles pour les organisations internationales

GRV

Grands récipients pour vrac

LOG&PAS

Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs

OCDE

Organisation de coopération et de développement économiques

ONU

Organisation des Nations unies

OSJD

Organisation pour la coopération des chemins de fer

OTIF

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

PMR

Accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite

PRF

Matière plastique renforcée de fibres

PTU

Prescription technique uniforme

REV

Registre européen des véhicules

RID

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses

RISC

Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires

RU

Règles uniformes

SMGS

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

STI

Spécification technique d'interopérabilité

UE

Union européenne

UIC

Union internationale des chemins de fer

UNIDROIT

Union des industries ferroviaires européennes

UPU

Union postale universelle

WG TECH

Groupe de travail permanent de la Commission d'experts techniques

OTIF: UN FORUM POUR
L'UNIFORMISATION DU
DROIT FERROVIAIRE

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



Wolfgang KÜPPER

Trois grands thèmes ont particulièrement marqué le travail du Secrétariat de l'OTIF en 2021 :

1. Poursuite de la pandémie de COVID-19 et contraintes imposées sur les méthodes de travail de l'OTIF

Si l'on espérait dans un premier temps que la pandémie de COVID-19 serait surmontée avant la fin de l'année 2020, il s'est malheureusement avéré que ce ne fut pas le cas. Bien qu'il n'y ait eu aucune raison immédiate que la gestion de crise se poursuive, le télétravail, les vidéoconférences et les multiples restrictions de contact ont continué d'affecter les travaux de l'OTIF. Dans l'ensemble, l'Organisation a toutefois très bien réussi à mener à bien ses diverses activités, notamment les tâches définies dans son programme de travail.

2. Préparation et tenue de la 15^e Assemblée générale

La préparation et la tenue de la 15^e Assemblée générale de l'OTIF en septembre dernier ont constitué un véritable défi. Le risque que représentait la tenue d'une séance présentielle était tel que le format hybride s'est imposé. Mais ce format posait un problème particulier : l'élection du Secrétaire général se fait en principe par un vote à bulletin secret et aucun outil numérique n'est disponible à ce jour à cet effet. Le vote devait donc impérativement avoir lieu sur place, à Berne. Rétrospectivement, toutes les difficultés ont pu être surmontées et l'Assemblée générale a été considérée comme un véritable succès.

3. Début des travaux de rénovation du siège de l'OTIF

L'attachement de l'OTIF à son État hôte, la Suisse, et à son siège à Berne est éprouvé depuis plusieurs décennies. La décision de rénover le siège actuel renforce ce lien tout en soulignant l'autonomie et le caractère unique de l'Organisation. En 2021, le périmètre et le cadre financier des travaux de rénovation ont été définis, donnant ainsi le coup d'envoi de ce projet.

Outre ces trois thèmes, le présent rapport porte également sur un grand nombre de sujets intéressants, propres à chaque domaine d'activité.

Wolfgang KÜPPER

UN FORUM POUR L'UNIFORMISATION DU DROIT FERROVIAIRE



Aleksandr KUZMENKO
Chef du département juridique

L'année 2021 a vu d'importants changements institutionnels dans le domaine des questions juridiques et de la coopération. La Commission ad hoc sur la coopération et le Groupe de travail d'experts juridiques se sont réunis pour leurs quatrièmes et dernières sessions en avril 2021. Le mandat de la Commission ad hoc sur la coopération s'est terminé en septembre 2021 et le Groupe de travail d'experts juridiques a été dissous en octobre 2021 par suite de la décision de fusionner les activités de ces deux organes subsidiaires et de confier leurs mandats respectifs à la nouvelle Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale.

En 2021, le département juridique a assumé d'importantes fonctions de secrétariat pour l'Assemblée générale, la Commission ad hoc sur la coopération, le Groupe de travail d'experts juridiques et la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale. Le département juridique a également traité diverses questions juridiques liées à l'exécution des fonctions de dépositaire, à l'adhésion à la Convention et à l'interprétation et l'application de la Convention même et des appendices RU CIV, RU CIM, RU CUV et RU CUI.

RÉSULTATS DE LA COMMISSION AD HOC SUR LA COOPÉRATION ET DU GROUPE DE TRAVAIL D'EXPERTS JURIDIQUES

La Commission ad hoc sur la coopération et le Groupe de travail d'experts juridiques ont présenté un rapport commun sur leurs activités de 2019 à 2021 à la 15^e session de l'Assemblée générale. Celle-ci a pris note du rapport et reconnu l'importance de la poursuite des travaux de la Commission ad hoc sur la coopération et du Groupe de travail d'experts juridiques dans le domaine juridique et dans le domaine de la coopération internationale.

La Commission ad hoc sur la coopération a accordé une importance particulière à la coopération avec l'OSJD, l'UPU et des associations internationales et a supervisé cette coopération.

Sur la base d'une proposition du Groupe de travail d'experts juridiques, l'Assemblée générale en sa 15^e session en septembre 2021 :

- a adopté le « Règlement concernant l'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général » (OTIF-21004-AG 15) et approuvé les « Notes explicatives sur le projet de règlement concernant l'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général » (OTIF-21005-AG 15). Ce règlement établit des règles claires et constitue une base juridique solide garantissant une procédure d'élection juste, équitable et transparente ;
- a adopté la « Décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques » (OTIF-21002-AG 15) et approuvé les « Notes explicatives sur la décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques ». La veille de la mise en œuvre et de l'application des instruments juridiques de l'Organisation apporterait des données sur leur utilisation. À partir des résultats de cette veille, l'évaluation des instruments juridiques de l'Organisation déterminerait la pertinence de ces derniers, ainsi que tout besoin de révision ;

- a pris note des conclusions du Groupe de travail d'experts juridiques sur les approches possibles de l'uniformisation du droit ferroviaire et a appuyé la formation et l'adoption d'un droit d'interface entre la COTIF/CIM et le SMGS en vue de faciliter le transport international ferroviaire de marchandises entre l'Europe et l'Asie. Ce droit d'interface ne doit toutefois pas entrer en conflit avec les RU CIM. L'Assemblée générale a également réitéré la décision suivante qu'elle avait prise lors de sa 13^e session : eu égard à l'article 3, § 1, à l'article 4, § 2, à l'article 14, § 2, lettres h), p) et q), et à l'article 43 de la COTIF, l'Assemblée générale reconnaît qu'une décision préalable de sa part est nécessaire pour la participation à la préparation de tout nouveau texte de droit ferroviaire international dont le champ d'application et les objectifs peuvent entrer en conflit ou coïncider partiellement avec le champ d'application de la COTIF et les objectifs de l'OTIF ;
- a adopté les modifications aux articles 4 à 7, 10, 22 et 28 de son règlement intérieur, remplacé le « Règlement intérieur de l'Assemblée générale » par une nouvelle version consolidée (OTIF-21006-AG 15) et approuvé les « Notes explicatives au Règlement intérieur de l'Assemblée générale (articles 4 à 7, 10 et 22) » (OTIF-21007-AG 15). Les modifications concernaient essentiellement les exigences applicables aux pouvoirs et procurations et à la procédure d'élection du Secrétaire général.

Il convient en outre de souligner qu'à sa 4^e session, le Groupe de travail d'experts juridiques :

- a passé en revue les travaux du Secrétariat de collecte d'informations sur la mise en œuvre et les réserves à la COTIF et l'a chargé de poursuivre cette activité ;
- a entamé les travaux sur les interfaces entre les réglementations douanières et de transport à la lumière d'un document initial préparé par le département juridique ;
- a entamé les travaux sur le connaissance à la lumière d'un document initial préparé par le département juridique.

PREMIÈRE SESSION DE LA COMMISSION AD HOC SUR LES QUESTIONS JURIDIQUES ET LA COOPÉRATION INTERNATIONALE

L'Assemblée générale a décidé de créer, en vertu de l'article 13, § 2, de la COTIF, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale pour trois ans (de septembre 2021 à septembre 2024).

Sans préjudice de la compétence des organes visés à l'article 13, § 1, de la COTIF, l'Assemblée générale a donné à la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale le mandat suivant :

- préparer des projets de modifications ou ajouts à la Convention ;
- fournir des conseils juridiques de sa propre initiative ou à la demande des organes visés à l'article 13, § 1 et 2, de la COTIF ou à la demande des organes établis par eux ;
- promouvoir et faciliter le fonctionnement et la mise en œuvre de la COTIF ;
- procéder à la veille et à l'évaluation des instruments juridiques ;
- prendre les décisions concernant la coopération avec d'autres organisations et associations internationales, y compris sur l'établissement et la dissolution de groupes de contact consultatifs avec d'autres organisations et associations internationales ainsi que sur le suivi du fonctionnement des groupes de contact.

À sa première session en novembre 2021, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale :

- a adopté son règlement intérieur ;
- a adopté son programme de travail 2022-2024, qui couvre trois domaines : les questions juridiques (avec deux sous-parties : d'une part la veille et évaluation des instruments juridiques, d'autre part les avis juridiques), la coopération internationale et la stratégie à long terme ;
- a émis un avis consultatif sur la requête formulée par le Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) ;
- a examiné et approuvé le projet de décision et le projet de notes explicatives sur les représentants permanents. Elle a également chargé le Secrétariat de soumettre le projet de décision à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée générale et recommandé que le Secrétaire général continue d'appliquer la pratique existante en tenant compte du projet de décision sur les représentants permanents ;
- a commencé à examiner la possibilité de créer une base de données de l'OTIF pour la jurisprudence et la bibliographie, à la lumière d'un document initial préparé par le département juridique ;
- a commencé à examiner l'utilisation d'un langage inclusif dans les textes de l'OTIF, à la lumière d'un document initial préparé par le département juridique ;
- a commencé à examiner les résultats de la consultation avec les membres de l'OTIF et les parties intéressées sur la nécessité de modifier les dispositions relatives aux douanes dans les RU CIM.

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. En 2021, le Secrétariat a continué à conseiller la Moldavie quant à l'accomplissement de toutes les formalités requises pour lancer la procédure d'adhésion officielle selon l'article 37 de la COTIF.

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

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. En 2021, la coopération avec les organisations et associations internationales s'est principalement déroulée sous forme virtuelle en raison de la pandémie de COVID-19. L'on notera en particulier la coopération avec les organisations et associations internationales suivantes : CCG, CEE-ONU, CESAP-ONU, CIT, CNUDCI, OCDE, OSJD et UPU.

EXERCICE DES FONCTIONS DE DÉPOSITAIRE

Le Secrétaire général est le dépositaire de la 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 2021, le dépositaire a émis 52 notifications dépositaires concernant en particulier :

- l'approbation des modifications à la COTIF adoptées par l'Assemblée générale à ses 12^e et 13^e sessions ;
- 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 ;
- diverses corrections ;
- la modification et l'adoption de nouvelles PTU.

En 2017, le Secrétaire général a publié les « Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF » préparées par son département juridique afin de faciliter et accélérer les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur des modifications à la Convention et ses appendices et à la prise d'effet des autres actes de traité. Afin de clarifier certaines autres pratiques et exigences dépositaires, le département juridique a préparé trois addendas à ces lignes directrices :

- le premier concernant les lignes maritimes et de navigation intérieure ;
- le deuxième concernant l'adhésion à la COTIF 1999 avec une réserve d'application des RU CIV et/ou RU CIM à une partie seulement du réseau ferré de l'État membre ;
- le dernier concernant les textes authentiques et copies certifiées conformes de la COTIF 1999 et de ses modifications.

LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID ET LA RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN – LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES



Jochen CONRAD
Chef du département 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 2021. Puis certaines décisions ont été prises par la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars 2022, avant que la Commission d'experts du RID n'approuve définitivement toutes les modifications en mai 2022.

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 CEE-ONU. Malgré la pandémie, la Réunion commune a pu tenir une session d'une semaine et une session de deux semaines en 2021. La participation présentielle n'était pas possible pour la session d'une semaine à Berne, qui s'est déroulée sous forme de réunion exclusivement à distance. Pour la session de deux semaines à Genève, une participation présentielle était certes déjà possible, mais la session a de nouveau été accompagnée de restrictions en raison de travaux de rénovation en cours au Palais des Nations et du nombre limité de salles disponibles disposant des équipements nécessaires aux vidéoconférences. Toutes les journées de session ne pouvant pas être entièrement interprétées, les discussions ont été menées dans le cadre de séances informelles sans interprétation, puis les décisions ont été prises au cours de séances officielles interprétées.



En dépit de ces conditions difficiles, les travaux prévus ont pu être menés à bien. Toutefois, il est apparu évident dès la session d'automne qu'à sa session de printemps 2022, la Réunion commune s'occuperait exclusivement des questions liées à la révision 2023 du RID/ADR/ADN. Au moment de la reprise des textes adoptés dans les versions consolidées du RID, de l'ADR et de l'ADN, les deux secrétariats ont découvert davantage d'erreurs que lors des précédentes révisions, ce qui était certainement dû au format vidéo des réunions. Ces erreurs ont été éliminées à la session de printemps 2022.

La Réunion commune s'est principalement penchée sur les travaux d'harmonisation du RID, de l'ADR et de l'ADN avec la 22^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. Le but de l'harmonisation avec les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses est de disposer autant que possible des mêmes prescriptions pour tous les modes de transport afin de faciliter le transport intermodal de marchandises dangereuses. Parmi les nombreuses modifications en résultant, les questions ci-après sont en particulier à souligner.

NOUVELLE RUBRIQUE UN 3550 Poudre de dihydroxyde de cobalt

Le cobalt est un minéral utilisé dans le monde entier à diverses fins techniques et médicales. Il est extrait du dihydroxyde de cobalt, qui est transporté sous différentes formes : comme produit minier brut mêlé à du sulfate cobalteux, du sulfate de cuivre et du sulfate de nickel, comme produit partiellement raffiné avec forte teneur en humidité et comme produit raffiné sous forme de poudre. En raison de sa toxicité aiguë par inhalation, cette matière dans sa forme pulvérulente est classée en classe 6.1, groupe d'emballage I.

La création du nouveau numéro ONU 3550 pour le dihydroxyde de cobalt pulvérulent ayant une teneur en particules respirables supérieure ou égale à 10 % et l'affectation d'une nouvelle disposition spéciale d'emballage garantissent que seuls des emballages qui empêchent les fuites de poussières pendant le transport sont utilisés. Les matières grossières et pâteuses qui n'émettent pas de poussières ne présentent pas de risque d'inhalation et peuvent donc continuer d'être expédiées sous le numéro ONU 3077 (Matière dangereuse du point de vue de l'environnement, solide, n.s.a.).

UTILISATION DE MATIÈRES PLASTIQUES RECYCLÉES POUR TOUS LES EMBALLAGES EN PLASTIQUE RIGIDE

Une définition des plastiques recyclés a été introduite dans la réglementation pour les marchandises dangereuses dès les années 1990. Les fûts et bidons fabriqués en plastiques recyclés peuvent depuis être utilisés pour le transport de marchandises dangereuses.

Avec l'édition 2023 des prescriptions pour les marchandises dangereuses, les matières plastiques recyclées issues d'emballages industriels usagés pourront également être utilisées pour les grands récipients pour vrac (GRV) en plastique rigide et les GRV composites avec récipient intérieur en plastique.

Il fait consensus qu'une future révision des dispositions existantes est nécessaire dans le but de permettre les matières plastiques recyclées non seulement issues d'emballages industriels usagés, mais aussi provenant des collectes consommateurs, dans une optique d'économie circulaire.

UTILISATION DE GRANDS EMBALLAGES POUR PLUSIEURS PILES ET BATTERIES AU LITHIUM ENDOMMAGÉES OU DÉFECTUEUSES

L'instruction d'emballage LP 906 prévoit actuellement qu'une seule pile ou batterie au lithium endommagée ou défectueuse peut être emballée dans un grand emballage. Cela signifie que les grands emballages conçus pour le transport d'une batterie de 600 kg ne peuvent par exemple pas être utilisés pour le transport de quatre batteries de véhicule hybride de 120 kg chacune, bien que le contenu énergétique d'une batterie de 600 kg soit plus élevé que le contenu énergétique de quatre batteries hybrides.

À l'avenir, plusieurs piles ou batteries au lithium endommagées ou défectueuses pourront être emballées dans un grand emballage. Pour éviter une utilisation erronée des grands emballages, le fabricant de l'emballage doit mettre à disposition des consignes d'utilisation donnant des informations sur les batteries et équipements que peut contenir l'emballage, sur la quantité maximale admise de batteries dans un colis et le contenu énergétique total maximal admis des batteries ainsi que sur la disposition à l'intérieur du colis, y compris les séparations et les protections utilisées pendant l'épreuve de vérification de la performance.

NOUVEAU CHAPITRE 6.9 POUR LES CITERNES MOBILES EN MATIÈRE PLASTIQUE RENFORCÉE DE FIBRES

Le chapitre 6.9 existant a été complètement révisé et adapté aux dernières évolutions techniques. Il ne s'applique désormais plus seulement aux conteneurs-citernes en transport terrestre, mais comporte des prescriptions pour la construction, le contrôle et l'agrément des citernes mobiles avec réservoir en matière plastique renforcée de fibres (PRF) utilisables dans le monde entier. Les anciens renvois aux normes européennes ont été remplacés par des renvois aux normes ISO applicables à l'échelle mondiale.

Par rapport aux citernes métalliques, les citernes mobiles en plastique renforcé de fibres présentent notamment les avantages suivants :

- poids moins élevé,
- résistance à la corrosion,
- aucun revêtement supplémentaire nécessaire,
- conductivité thermique plus faible,
- plus grande résistance aux chocs,
- meilleure réparabilité,
- moindres coûts de transport, de fabrication et d'entretien.

Des mesures transitoires à long terme ont été décidées, qui permettent de continuer à utiliser les citernes en PRF existantes et celles qui seront construites dans un avenir proche sur la base des agréments de type existants et encore valables.

En plus de l'harmonisation avec le Règlement type de l'ONU, la Réunion commune a discuté de diverses questions concernant les seuls transports terrestres, dont notamment les points ci-après.

GROUPE DE TRAVAIL INFORMEL DU CONTRÔLE ET DE L'AGREMENT DES CITERNES

Depuis 2015, un groupe de travail informel de la Réunion commune RID/ADR/ADN a travaillé à un projet de modification des procédures et contrôles administratifs pour l'inspection et l'agrément des citernes. L'objectif était de disposer d'exigences communes pour l'agrément et la supervision des organismes de contrôle en vue de leur reconnaissance mutuelle. Ces travaux sont en grande partie achevés et remplacent les prescriptions existant déjà dans le RID pour la reconnaissance mutuelle des experts pour l'exécution des épreuves et contrôles sur les citernes des wagons-citernes.

Les États parties au RID et les parties contractantes à l'ADR se trouvant à différents stades de l'accréditation des organismes de contrôle et des experts, il est apparu que certains pays pouvaient profiter immédiatement du nouveau système, tandis que d'autres allaient encore devoir prendre des mesures préparatoires. Pour permettre une introduction équitable du système, il a été convenu de concevoir les mesures transitoires de façon à permettre une mise en œuvre progressive des nouvelles tâches.

Un document explicatif devant aider à mieux comprendre les prescriptions applicables à partir de 2023 et s'adressant aux autorités, aux organismes de contrôle, aux ateliers de maintenance et de réparation ainsi qu'à toute personne intervenant dans le transport de marchandises dangereuses sera publié sur le site Internet de l'OTIF. Le document présentera la situation initiale en matière de contrôle et d'agrément des citernes, les problèmes qui ont été constatés et la nécessité qui en a résulté d'établir de nouvelles prescriptions. Il expliquera les objectifs de ces nouvelles prescriptions, en particulier les exigences communes pour l'agrément et la supervision des organismes de contrôle en vue de la reconnaissance mutuelle des contrôles qu'ils réalisent.

INSTALLATION DE SOUPAPES DE SÉCURITÉ SUR LES CITERNES DESTINÉES AU TRANSPORT DE GAZ LIQUÉFIÉS INFLAMMABLES

Ces dernières années, un groupe de travail informel a réfléchi à comment réduire le risque de BLEVE (vaporisation explosive d'un liquide porté à ébullition) lors du transport de gaz liquéfiés inflammables. Comme suite à ces travaux, différentes mesures ont été mises en œuvre en transport routier visant à empêcher la propagation d'un feu des pneus ou du moteur vers la citerne. Pour les conteneurs-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés inflammables, l'installation de soupapes de sécurité s'ouvrant automatiquement à une surpression définie sera à l'avenir obligatoire afin d'éviter toute fissuration du réservoir. Pour les wagons-citernes en revanche, les soupapes de sécurité restent facultatives car le déclenchement d'une BLEVE par un feu de moteur ou de pneu est exclu. Lorsqu'elles sont installées, elles sont toutefois soumises aux mêmes exigences techniques que les soupapes de sécurité sur les conteneurs-citernes.

CLARIFICATION DE L'UTILISATION DE CITERNES APRÈS LA DATE DE CONTRÔLE OU D'ÉPREUVE PRÉVUE

Les contrôles et épreuves intermédiaires des citernes destinées au transport de marchandises dangereuses peuvent être réalisés dans les trois mois précédant ou suivant la date prévue. Les États parties au RID et les parties contractantes à l'ADR ont par le passé répondu différemment à la question de savoir comment une citerne peut être utilisée dans les trois mois suivant la date prévue et comment procéder avec les citernes dont ce délai de trois mois est dépassé. Les prescriptions pour les marchandises dangereuses prévoient désormais que le dernier remplissage des citernes doit avoir lieu au plus tard avant la date prévue pour le prochain contrôle ou épreuve. Le transport suivant doit être terminé au plus tard trois mois après cette date.

TRANSPORT DE RÉCIPIENTS À PRESSION AGRÉÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (DOT)

Le chapitre 6.2 du Règlement type de l'ONU, qui a par le passé également été repris dans le RID/ADR/ADN, comporte des prescriptions uniformes pour la construction, le remplissage et le contrôle des récipients à pression « UN » applicables dans le monde entier. Ces prescriptions permettent le transport des récipients à pression « UN » en Europe, indépendamment du pays dans lequel ces récipients ont été agréés. À l'inverse, seuls sont acceptés aux États-Unis les récipients à pression agréés par le ministère des transports états-unien.

Par ailleurs, des bouteilles à gaz ne satisfaisant ni aux prescriptions pour les récipients à pression « RID/ADR » ni aux prescriptions pour les récipients à pression « UN » sont également utilisées pour le transport de gaz de haute qualité et de grande pureté produits aux États-Unis. Ces bouteilles à gaz n'étant pas entièrement conformes aux prescriptions, des accords particuliers multilatéraux ont par le passé été conclus, puis sans cesse prolongés.

La Réunion commune est convenue de prescrire dans le RID/ADR qu'aux fins de l'importation et de l'exportation de gaz, des récipients à pression rechargeables agréés par le ministère des transports des États-Unis peuvent être utilisés. Ces récipients à pression ne peuvent toutefois toujours pas être utilisés pour les transports entre États parties au RID et à l'ADR. En contrepartie, le transport de récipients à pression « RID/ADR » a également été autorisé aux États-Unis dans le recueil des règlements fédéraux (49 CFR). Les dispositions adoptées marquent un tournant dans la mesure où le 49 CFR fait maintenant pour la première fois référence aux prescriptions du RID/ADR et le RID/ADR aux prescriptions du 49 CFR.

MENTION DES QUANTITÉS DE DÉCHETS DANS LE DOCUMENT DE TRANSPORT

La Réunion commune a décidé d'introduire une nouvelle disposition dans le RID/ADR/ADN autorisant, sous certaines conditions, à estimer la masse à partir du volume nominal des emballages ou conteneurs contenant les déchets, aux fins de son indication dans le document de transport. La nécessité d'une telle disposition vient du fait que dans le cas du transport de déchets, la quantité exacte ne peut bien souvent pas être déterminée car il n'y a pas de dispositifs de pesage sur le lieu de chargement (p. ex. chantiers de construction, site de dépollution).

CONCLUSION

Les modifications décrites ci-dessus 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.

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 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.

La 13^e session du Groupe de travail permanent s'est tenue au format hybride du 15 au 18 novembre 2021. Bien qu'il ait été possible de participer en présentiel, une seule délégation a décidé de se déplacer pour la session qui se déroulait exceptionnellement à Genève.

HARMONISATION AVEC LA 22^e ÉDITION DES RECOMMANDATIONS DE L'ONU POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Le Groupe de travail permanent a approuvé tous les textes adoptés par la Réunion commune en 2020 et 2021 et par lui-même en novembre 2020. Il a de plus repris toutes les modifications supplémentaires adoptées une semaine plus tôt par le groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU compétent pour l'ADR (WP.15) qui étaient également pertinentes pour les chemins de fer.

TRÈS GRANDS CONTENEURS-CITERNES

Après d'intenses discussions au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID, les réticences du secteur contre des prescriptions pour les très grands conteneurs-citernes allant au-delà des prescriptions applicables pour les conteneurs-citernes ordinaires ont pu être surmontées. Des négociations entre divers intervenants en amont de la session ont permis d'atteindre ce résultat.

Le Groupe de travail permanent est convenu de l'introduction dans le RID et l'ADR d'une définition pour les très grands conteneurs-citernes, prévoyant une capacité d'au moins 40 000 litres pour les différencier des conteneurs-citernes ISO conventionnels. Grâce à cette définition, les prescriptions applicables uniquement à ces nouveaux conteneurs-citernes peuvent être affectées plus facilement.

La deuxième décision de principe a concerné la prescription d'une épaisseur minimale de paroi de 4,5 mm pour les très grands conteneurs-citernes. Jusqu'ici, les très grands conteneurs-citernes étaient construits selon les prescriptions de construction pour les conteneurs-citernes ISO conventionnels, qui prévoient une épaisseur minimale de paroi de 3 mm. Dans la pratique, l'épaisseur de paroi avait été élevée à 3,4 mm pour tenir compte d'une tolérance pour la corrosion. Sur la base des discussions au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID, un fabricant de très grands conteneurs-citernes avait également déjà relevé l'épaisseur de paroi de ses très grands conteneurs-citernes à 4,1 mm.

Dans la mesure où les très grands conteneurs-citernes sont aussi transportés par la route, du moins sur de courts trajets, les deux décisions du Groupe de travail permanent ont également été confirmées par la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars 2022.

ACCORDS PARTICULIERS MULTILATÉRAUX

En raison de la pandémie de COVID-19, divers accords particuliers multilatéraux ont été conclus en 2020, car les formations et examens des conseillers à la sécurité ainsi que les contrôles et épreuves périodiques et intermédiaires des citernes destinées au transport de marchandises dangereuses n'ont pu avoir lieu dans les délais impartis à cause du confinement. Un autre accord particulier encore a été nécessaire pour permettre le transport de bouteilles à gaz pour gaz médicaux, en très forte demande à cause de la pandémie, au-delà de leur délai d'épreuve périodique. Au vu de la persistance de la pandémie, ces accords particuliers, initialement prévus à courte durée pour des raisons de sécurité, ont dû être renouvelés en 2021.

LA COOPÉRATION AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS

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^{er} juillet 2021.

À compter du 1^{er} juillet 2022, l'annexe 2 au SMGS inclue 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. Étant donné que de tels wagons-citernes sont également utilisés dans des États parties au RID, le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID analysera à l'avenir si le chapitre 6.20 de l'annexe 2 au SMGS doit également être repris dans le RID après adaptation.

SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Le département du RID a participé en qualité d'observateur aux 58^e et 59^e sessions 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 23^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 2025 du RID.

Les travaux sur les prescriptions de transport des batteries au sodium ionique, menés durant les deux derniers cycles biennaux du Sous-comité d'experts de l'ONU, ont pu être conclus. Les piles et batteries au sodium ionique constituent une alternative économique aux piles et batteries au lithium ionique puisque la matière première nécessaire – le sodium – est bien plus facilement disponible. Leur densité énergétique et leur performance énergétique sont certes plus faibles, mais elles offrent une plus grande sécurité car elles peuvent être transportées en état de décharge profonde, ce qui influence significativement le dégagement de chaleur et ainsi la stabilité thermique de la batterie pendant le transport. Il faut s'attendre dans un avenir proche à une hausse de la production de piles et batteries au sodium ionique, plusieurs grands groupes mais aussi diverses start-ups ayant annoncé vouloir en lancer la production en masse d'ici 2023. Pour l'intervalle d'ici l'entrée en vigueur des nouvelles prescriptions pour les piles et batteries au sodium ionique le 1^{er} janvier 2025, l'accord particulier multilatéral RID 6/2021 a été lancé, grâce auquel les nouvelles prescriptions peuvent d'ores et déjà être appliquées entre les États signataires de l'accord.

AUTRES ORGANISATIONS

Le 10 mars 2021, le département du RID a organisé un atelier à distance à l'attention du Conseil de coopération du Golfe concernant le transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

Le 9 juin 2021, dans le cadre du forum ferroviaire de l'Union postale universelle (UPU), le département du RID a présenté les prescriptions pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses qui doivent également être respectées pour le transport de colis postaux.

Par ailleurs, le département du RID a participé aux réunions du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) de la CEE-ONU, du Groupe d'experts pour le transport de marchandises dangereuses de la Commission européenne, de la Commission technique pour le transport de marchandises dangereuses de la Communauté des transports des Balkans occidentaux et du Groupe d'experts pour le transport de marchandises dangereuses de l'UIC.

RÉUNIONS ORGANISÉES EN 2021

15-19 MARS (À DISTANCE)

Réunion commune RID/ADR/ADN

21-23 AVRIL (À DISTANCE)

Groupe de travail ad hoc pour l'harmonisation des règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

16-20 AOÛT

Conférence de traduction du RID/ADR pour la langue allemande

7-8 SEPTEMBRE

5^e session du Groupe mixte d'experts pour la coordination (conjointement avec le département TECH et la Commission européenne)

21 SEPTEMBRE - 1^{er} OCTOBRE (HYBRIDE)

Réunion commune RID/ADR/ADN

15-18 NOVEMBRE (HYBRIDE)

13^e 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 est un groupe de travail ad hoc chargé d'identifier les points devant être coordonnés afin d'harmoniser les dispositions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) avec les dispositions concernant l'interopérabilité et la sécurité, notamment les PTU et STI, et de les rendre plus cohérentes entre elles.

En 2021, le Groupe mixte s'est réuni à distance les 7 et 8 septembre.

Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID ayant identifié la nécessité d'établir des prescriptions relatives aux détecteurs de déraillement à utiliser sur les wagons destinés au transport des marchandises dangereuses, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a été priée d'élaborer de telles prescriptions pour la STI Wagons et la STI LOC&PAS. Le Groupe mixte a examiné et discuté les progrès accomplis.

Le Groupe mixte a de plus passé en revue les évolutions en matière de numérisation. À la suite de l'entrée en vigueur du règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (« règlement eFTI ») de l'Union européenne en août 2020, les experts du transport de marchandises dangereuses par le rail, la route et les voies de navigation intérieure de la Réunion commune RID/ADR/ADN (dont l'OTIF et la CEE-ONU assument conjointement le secrétariat) ont adopté en 2021 des lignes directrices harmonisées pour la documentation dématérialisée et les échanges d'informations sur le transport de marchandises dangereuses. Ces lignes directrices, qui incluent une architecture et un modèle de données pour l'échange numérique des informations, contribueront au succès de la mise en œuvre du règlement eFTI de l'UE. Pour le Groupe mixte, il apparaît par ailleurs nécessaire d'analyser les possibles interactions entre la PTU/STI ATF et le RID.

Le thème de la sécurité passive lors d'un choc a lui aussi été examiné par le Groupe mixte. Les prescriptions existantes dans le RID pour les tampons de choc ne sont pas adaptées pour les futurs attelages automatiques numériques et ne s'appliquent qu'aux wagons-citernes, pas aux wagons porteurs de conteneurs-citernes. Le Groupe mixte a conclu que des objectifs de sécurité fonctionnels généraux devraient être définis dans le RID tandis que les exigences techniques détaillées pourraient être énoncées dans les PTU et STI pertinentes.

Les experts du Groupe mixte ont d'autre part commenté le projet de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer de méthode de sécurité commune sur l'évaluation du niveau de sécurité et des performances en matière de sécurité des opérateurs ferroviaires, dans laquelle le transport de marchandises dangereuses devrait être pris en compte.

Enfin, le Groupe mixte a réfléchi à une solution visant à aider les autorités compétentes à mener à bien la procédure d'autorisation des véhicules et à éviter la possible duplication des contrôles des citernes déjà certifiées. Ces contrôles ne devraient pas être obligatoires. En conséquence, la Réunion commune RID/ADR/ADN est convenue d'un nouveau texte dans le RID et l'ADR, expliquant que l'autorité compétente pouvait occasionnellement exiger une vérification de mise en service des citernes afin de vérifier leur conformité avec les exigences applicables.

PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE FIABLE



Bas LEERMAKERS
 Chef du département de
 l'interopérabilité technique



CONTEXTE DES ACTIVITÉS EN 2021

L'année 2021 a de nouveau été marquée par les restrictions et adaptations liées à la pandémie de COVID-19. Le département de l'interopérabilité technique a néanmoins pu organiser toutes les réunions prévues, ce qui a permis de ne pas interrompre le développement des dispositions techniques de la COTIF. La Commission d'experts techniques s'est réunie en juin, lors d'une session à distance. Les réunions de juin et de septembre du WG TECH ont elles aussi dû prendre la forme de réunions à distance, et sa réunion de novembre 2021 s'est tenue au format hybride.

Lors des réunions et à l'extérieur, le Secrétariat a poursuivi son étroite coopération avec les États membres, l'Union européenne, les associations du secteur et d'autres partenaires.

DÉVELOPPEMENTS RELATIFS AUX RU APTU

C'est sur la base des RU APTU que les prescriptions techniques uniformes sont adoptées par la Commission d'experts techniques.

En 2021, la Commission d'experts techniques a adopté deux nouvelles PTU :

- la PTU concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité de l'itinéraire (**PTU CTCI**),
- la PTU concernant l'infrastructure (**PTU Infrastructure**).

Les dispositions de la **PTU CTCI** permettent l'application correcte et harmonisée de l'article 6, § 2, et de l'article 15 des RU ATMF définissant les responsabilités des entreprises ferroviaires pour l'exploitation des trains. Cette PTU comporte un tableau des paramètres d'infrastructure, de véhicules et de trains devant être contrôlés pour s'assurer qu'un train est compatible avec son itinéraire de circulation prévu.

La PTU CTCL impose aux gestionnaires d'infrastructure de fournir les informations définies à toute entreprise ferroviaire exploitant des trains sur leur infrastructure.

L'élaboration de la nouvelle **PTU Infrastructure** a duré plusieurs années, à la suite d'une analyse approfondie de la manière dont les prescriptions sur l'infrastructure s'inscriraient dans le but général et le champ d'application de la COTIF, menée en 2018 (voir document [TECH-18012](#)). La COTIF s'appliquant uniquement au trafic international et l'infrastructure ne se déplaçant pas par-delà des frontières, une attention particulière a dû être portée au champ d'application et à la mise en œuvre des nouvelles règles. La PTU Infrastructure en résultant définit les paramètres d'infrastructure ferroviaire pertinents pour la compatibilité avec les véhicules et les méthodes particulières de vérification de ces paramètres. Les États parties peuvent décider d'appliquer la PTU Infrastructure à des lignes particulières. L'application des dispositions aux (nouvelles) lignes facilitera le trafic international.

La Commission d'experts techniques a par ailleurs modifié quatre PTU existantes :

- la PTU concernant les wagons de marchandises (**PTU Wagons**),
- la PTU concernant les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs (**PTU LOC&PAS**),
- la PTU applicable à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (**PTU PMR**),
- la PTU concernant les applications télématiques au service du fret (**PTU ATF**).

La **PTU Wagons** et la **PTU LOC&PAS** ont toutes deux été modifiées pour inclure de nouvelles règles applicables lorsque des unités ou types existants sont modifiés et lorsque le domaine d'utilisation est étendu. Des cas spécifiques applicables au réseau britannique du Royaume-Uni ont également été inclus, pour autant que ces cas étaient pertinents pour le trafic international.

Les autres modifications apportées à la **PTU LOC&PAS** incluaient la clarification du champ d'application technique et l'ajout d'exigences concernant les systèmes automatiques pour gabarit variable, les freins à courants de Foucault et les effets aérodynamiques du système embarqué de mesure d'énergie, ainsi que de nouvelles exigences facultatives pour les unités destinées à une exploitation générale, ce qui est particulièrement important pour les voitures de voyageurs en trafic international.

De moindre ampleur, la révision de la **PTU PMR** incluait une clarification du champ d'application technique, des modifications d'ordre rédactionnel, la mise à jour de références juridiques et l'inclusion des cas spécifiques applicables au réseau britannique du Royaume-Uni, pour autant que ces cas étaient pertinents pour le trafic international.

Limitées à l'appendice I, les modifications à la **PTU ATF** étaient requises pour corriger les erreurs, tenir compte de retours reçus et suivre les progrès techniques.

Toutes les PTU adoptées et modifiées garantissent l'équivalence avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) correspondantes appliquées au sein de l'UE. Toutes les prescriptions sont publiées sur le site de l'OTIF sous [Textes de référence](#) > [Interopérabilité technique](#) > [Prescriptions et autres règlements](#).

DÉVELOPPEMENTS RELATIFS AUX RU ATMF

DEMANDE DE MODIFICATION DES RU ATMF ADRESSÉE À LA COMMISSION DE RÉVISION

La Commission d'experts techniques a examiné des propositions de modifications de l'article 3a, § 5, et de l'article 15, § 2, des RU ATMF. Les modifications au texte sont nécessaires pour veiller à la cohérence avec les nouvelles règles pour la certification des entités chargées de l'entretien, énoncées à l'annexe A aux RU ATMF. Ces modifications aux RU ATMF relèvent de la compétence de la Commission de révision, qui devrait voter sur ces propositions par voie de procédure écrite en 2022.

REGISTRES DE VÉHICULES ET ACCÈS AUX DONNÉES RELATIVES AUX VÉHICULES

La Commission d'experts techniques et son groupe de travail ont discuté de changements juridiques et pratiques concernant les registres de véhicules. D'ici 2024, l'Union européenne aura fait migrer les données des registres nationaux de véhicules vers le registre européen des véhicules (REV) unique et centralisé. Or elle a indiqué qu'elle ne prévoyait pas de connecter son REV aux registres nationaux d'États non membres de l'UE. Cette migration aura par conséquent d'importantes répercussions pour la connexion des registres au niveau de l'OTIF, qui cessera dans les faits d'exister. L'Union européenne a proposé aux États non membres de l'UE d'utiliser le REV sur la base d'un accord additionnel conclu à cet effet.

Le Secrétariat de l'OTIF a réalisé une analyse de faisabilité quant à l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF qui pourrait être connecté au REV. Malheureusement, cette analyse a révélé de nombreuses incertitudes et un manque d'informations essentielles. La Commission d'experts techniques n'a donc pas été en mesure de tirer des conclusions. La Commission d'experts techniques a prié le Secrétariat de l'OTIF de publier une liste de tous les registres de véhicules sur le site Internet de l'OTIF, y compris les coordonnées de l'entité d'enregistrement de chaque État membre aux fins de l'obtention des droits d'accès.

DÉVELOPPEMENTS RELATIFS AUX RU EST

À sa 13^e session en septembre 2018, l'Assemblée générale a adopté les RU EST. Les RU EST énoncent les règles uniformes pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. Elles proposent, pour les États qui appliquent déjà pleinement les RU APTU et ATMF, des principes généraux et un régime de responsabilité aux fins de l'exploitation transfrontalière des trains. Ces règles sont compatibles avec la réglementation de l'Union européenne en matière de sécurité du système ferroviaire. L'entrée en vigueur des RU EST est en instance d'approbation par deux tiers des États membres de l'OTIF.

Lorsqu'elle a adopté les RU EST, l'Assemblée générale a recommandé que la Commission d'experts techniques prépare des projets d'annexes aux RU EST avant que les RU EST n'entrent en vigueur. Ces projets pourront ensuite être adoptés sans délai par la Commission d'experts techniques une fois les RU EST entrées en vigueur.

En 2021, le WG TECH a préparé les deux premiers projets d'annexes : le projet de méthode de sécurité commune concernant les exigences en matière de système de gestion de la sécurité (projet d'annexe A aux RU EST) et le projet de méthode de sécurité commune sur le contrôle (projet d'annexe B aux RU EST).

LA VEILLE ET L'ÉVALUATION

La veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États membres de l'OTIF. Un projet de décision sur la veille et l'évaluation des instruments juridiques a été préparé par le Groupe de travail d'experts juridiques en 2019. Le Secrétaire général a prié les organes de l'OTIF (y compris la CTE) d'appliquer ce projet de décision à titre provisoire et de partager leurs expériences. Le projet de décision a ensuite été soumis pour adoption à la 15^e session de l'Assemblée générale en septembre 2021.

Sur la base du projet de décision, la Commission d'experts techniques a décidé des prochaines étapes de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les États parties. Un questionnaire structuré autour de trois grands axes a été envoyé aux États membres : premièrement, la mise en œuvre des règles par les États parties ; deuxièmement, la mesure quantitative de la pertinence des règles ; troisièmement, la pertinence perçue des règles. Les résultats en ont été discutés au sein de la Commission d'experts techniques en 2022. La prochaine étape sera d'impliquer les acteurs du rail.

LA COOPÉRATION ET LA DISSEMINATION

Le département de l'interopérabilité technique a entretenu ses relations avec plusieurs autres organisations et présenté la pertinence de ses activités lors de différentes réunions en dehors de l'OTIF.

La coopération entre le Secrétariat de l'OTIF, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne est fondée sur l'arrangement administratif de 2020. Deux réunions trilatérales ont eu lieu dans ce cadre en 2021.

Par ailleurs, le département de l'interopérabilité technique a participé en tant qu'observateur aux travaux de l'Agence sur les STI, y compris concernant les exigences pour les détecteurs de déraillement, les attelages automatiques numériques, les applications télématiques et la facilitation du transport combiné. L'objectif de cette participation est de s'assurer que les propositions sont compatibles avec la COTIF, de sorte qu'elles puissent, si nécessaire, être reprises dans les dispositions de la COTIF comme les PTU.

L'Agence a organisé plusieurs réunions en lien avec le projet EUMedRail auxquelles le département de l'interopérabilité technique a participé. L'un des objectifs de ce projet et de la participation du Secrétariat de l'OTIF est de promouvoir l'adhésion à l'OTIF des pays du sud de la Méditerranée.

Le département de l'interopérabilité technique a également pris part en qualité d'observateur aux réunions du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC). C'est au sein du RISC que les États membres de l'UE rencontrent la Commission européenne pour s'exprimer sur les propositions juridiques dans le domaine de l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires.

En mars 2021, un atelier a été organisé à l'intention du Conseil de coopération du Golfe (CCG), lors duquel ont été détaillés le champ d'application, le but et les dispositions des RU APTU, des RU ATMF et des futures RU EST.

Conjointement avec le département de l'administration et des finances, le département de l'interopérabilité technique a représenté le Secrétariat de l'OTIF aux réunions du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire de la CEE-ONU. Ce groupe discute de la manière dont le numéro unique attribué en vertu du Protocole de Luxembourg devrait à l'avenir être marqué sur les véhicules ferroviaires.

Sur la base du mémorandum d'accord avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC), deux réunions de liaison des directions ont eu lieu en 2021, que le département de l'interopérabilité technique a coordonnées au nom du Secrétariat de l'OTIF.

Le département de l'interopérabilité technique a entretenu ses relations avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) en participant à la réunion de sa 5^e Commission et en accueillant un représentant de l'OSJD aux réunions de l'OTIF organisées par le département.

RÉUNIONS DU DÉPARTEMENT DE L'INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE EN 2021

22 ET 23 JUIN

14^e Commission d'experts techniques

23 ET 24 JUIN

43^e WG TECH

7 ET 8 SEPTEMBRE

Groupe mixte d'experts pour la coordination

8 ET 9 SEPTEMBRE

44^e WG TECH

3 ET 4 NOVEMBRE

45^e WG TECH

VEILLER AU BON FONCTIONNEMENT DU SECRÉTARIAT



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



L'année 2021 a été très chargée pour le département de l'administration et des finances avec l'organisation de la 15^e Assemblée générale qui s'est tenue les 28 et 29 septembre 2021. L'Assemblée générale s'est déroulée pour la première fois sous la forme d'une réunion hybride, ce qui a donné lieu à des ajustements.

Autrement, les principaux objectifs fixés dans le cadre du programme de travail 2020-2021 concernant les finances, les ressources humaines et l'informatique ont pu être réalisés. Par ailleurs, le projet de rénovation du siège ainsi que les préparatifs dans le cadre du Protocole de Luxembourg ont bien progressé.

MAINTENIR UN DIALOGUE RÉGULIER AVEC LES ÉTATS MEMBRES

La situation exceptionnelle apparue au début de l'année 2020 avec la pandémie de COVID-19 a perduré tout au long de 2021.

Le Comité administratif, s'appuyant sur l'avis formulé par le département juridique de l'OTIF sur la tenue de réunions hybrides et à distance par les organes de l'OTIF, dont le Comité administratif, a décidé, compte tenu de la situation incertaine résultant de la pandémie de COVID-19, que ses sessions pourraient également se dérouler sous la forme de réunions à distance ou hybrides.

Le Comité administratif dans sa précédente composition a pu ainsi lors de sa dernière (134^e) session en mai 2021 approuver plusieurs documents importants dont les budgets révisés 2021 et 2022 et le scénario de financement de la rénovation du siège.

La prise de contact, les nombreuses discussions et la correspondance avec les États membres concernant la nouvelle composition du Comité administratif du 1^{er} octobre 2021 au 30 septembre 2024 ont nécessité beaucoup de temps, mais ont permis de renforcer les relations entre le Secrétariat et les délégués et déléguées des États membres.

La 15^e Assemblée générale de l'OTIF s'est tenue les mardi 28 et mercredi 29 septembre 2021 à Berne à l'Union postale universelle (UPU). La session s'est déroulée sous la forme d'une réunion hybride pour la première fois dans l'histoire de l'Assemblée générale.

En sus des questions institutionnelles dont doit décider l'Assemblée générale tous les trois ans comme l'élection du Secrétaire général et la désignation des membres du Comité administratif, ainsi que le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire sur six ans, l'Assemblée générale a chargé le Secrétaire général de préparer, en consultation avec les organes de l'OTIF, en particulier avec la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, une stratégie à long terme pour l'OTIF et de la soumettre pour adoption à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée générale prévue à l'automne 2024.

Enfin, l'Assemblée générale a adopté un nouveau projet de règlement concernant l'élection et les conditions d'emploi du Secrétaire général, qui donne une place centrale au Comité administratif.

LE CONTRÔLE DES DÉPENSES ET LA STABILITÉ DES CONTRIBUTIONS DES ÉTATS MEMBRES

Les dépenses de l'Organisation en 2021 s'élèvent à environ 3,709 millions de CHF et continuent à être inférieures au plafond de dépense fixé par l'Assemblée générale.

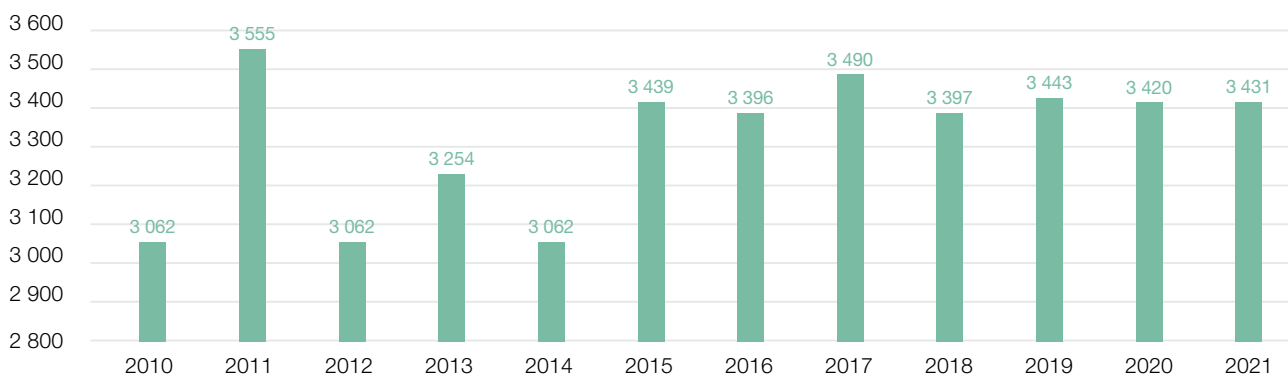
Il est important de noter que, pour 2021, le cadrage budgétaire relève des décisions prises par la 13^e Assemblée générale, soit un plafond de dépense à hauteur de 4 millions de CHF. Par ailleurs, les dépenses liées à la rénovation sont financées par le fonds de réserve et non par les contributions des États membres.

La 15^e Assemblée générale de septembre 2021 a augmenté le plafond de dépense 2022-2027 à 4,2 millions de CHF pour les dépenses récurrentes et fixé un plafond de 7,4 millions de CHF pour les dépenses liées au projet de rénovation. Ces nouveaux plafonds de dépense s'appliqueront seulement à partir du budget 2022.

Autre information importante, le budget 2021 se caractérise par la qualité de son estimation avec un taux d'exécution budgétaire moyen proche de 98 %, hors rénovation, et ce malgré l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les activités.

Finalement, les contributions des États membres, qui constituent la principale source de revenus de l'Organisation pour couvrir les dépenses, se stabilisent entre 3,4 et 3,5 millions de CHF depuis 2019. Le graphique ci-dessous montre l'évolution des contributions des États membres entre 2010 et 2021.

Graphique : Évolution des contributions des États membres de 2010 à 2021 (en kCHF)



LA MISE EN PLACE DE LA STRATÉGIE INFORMATIQUE ET LE LANCEMENT DE L'ÉTUDE SUR LES RESSOURCES HUMAINES

Les technologies de l'information et de la 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.

Ainsi, le programme de travail 2020-2021 prévoyait la définition d'une stratégie informatique afin de moderniser l'infrastructure informatique et de garantir la continuité des services. Le plan d'investissement adopté porte sur une période de trois ans de 2021 à 2023.

En 2021, le pare-feu a été remplacé afin qu'il y ait suffisamment de bande passante pour les conférences en ligne dans les bureaux de l'OTIF ; la qualité audio et vidéo pendant les réunions en ligne s'en est trouvée sensiblement améliorée. L'OTIF a investi dans un nouveau serveur et une sauvegarde redondante des données, assurant ainsi la continuité des activités.

Concernant les ressources humaines, un plan de formation couvrant la période 2020-2021 cohérent avec la stratégie de l'Organisation avait été établi en 2020, avec une attention particulière apportée aux formations transversales partant du socle de compétences commun à tous les départements, pour permettre à un grand nombre d'en bénéficier. Tous le personnel a pu suivre soit une formation individuelle soit une formation de groupe. Il est à noter, parmi les formations de groupe organisées en 2020 et 2021, la formation sur le leadership et le management de tous les chefs de département.

45 % des membres du personnel ont pu bénéficier d'une formation individuelle, 40 % ont pris part à une formation linguistique, les membres de l'équipe de projet pour la rénovation du bâtiment de l'OTIF ont reçu une formation sur le bâti immobilier modélisé et l'OTIF a organisé pour l'ensemble du personnel une session d'information sur les plans de retraite Publica. Tout le personnel a ainsi eu l'occasion de prendre part à une formation.

Après un second appel d'offres, l'étude sur les besoins en ressources humaines et les conditions d'emploi du personnel de l'OTIF a été lancée en 2021.

Le principal objectif de l'étude RH est de présenter au Secrétaire général un rapport et des recommandations sur les avantages sociaux accordés au personnel, dans le but de retenir et attirer des éléments compétents au profit de l'Organisation. L'autre objectif est d'analyser les besoins en ressources humaines et de formuler des recommandations visant à combler toute lacune en termes de besoins en ressources humaines de sorte que l'Organisation puisse remplir correctement ses fonctions.

Cette étude a été divisée en deux phases :

- Phase I : Conditions d'emploi et avantages sociaux (terminée en 2021 avec un projet de rapport soumis en septembre 2021).
- Phase II : Besoins en ressources humaines et analyse en profondeur de la situation à l'OTIF en matière de personnel (prévue pour 2022).

Le Secrétaire général préparera et proposera les améliorations et adaptations appropriées pour le Statut du personnel lorsque la phase II de l'étude aura été complétée.

LA RÉNOVATION DU SIÈGE DE L'OTIF

L'actuel siège de l'OTIF a été construit dans les années 1960. Il n'y a pas eu de rénovation générale du bâtiment et de son intérieur depuis son inauguration.

Le projet de rénovation du siège de l'OTIF va bien au-delà de la seule réalisation de travaux. En effet, il prévoit également l'extension de la salle de conférence pour que celle-ci puisse accueillir les réunions des organes de l'OTIF.

En raison de la complexité du projet, il a été décidé de recourir à un assistant à maîtrise d'ouvrage pour assister l'équipe de projet de l'OTIF impliquée.

Le projet est actuellement en bonne voie. L'assistant à maîtrise d'ouvrage a remis en 2021 dans le cadre de sa mission une première estimation de la durée des travaux et des coûts associés, estimation sur laquelle s'est basé le Secrétariat pour proposer un scénario de financement lors de la 15^e Assemblée générale.

Après une inspection approfondie du site, l'assistant à maîtrise d'ouvrage a fait des recommandations sur les étapes indispensables avant la sélection de la maîtrise d'œuvre. Il s'agit d'identifier les mesures de renforcement du bâtiment contre les séismes et de vérifier l'existence de polluants dans le bâtiment. Les deux études ont été réalisées dans le courant du premier semestre de 2021 et ont été incluses dans les documents constituant le dossier de consultation des entreprises pour la sélection de la maîtrise d'œuvre.

La procédure d'appel d'offres pour la maîtrise d'œuvre a été lancée au dernier trimestre 2021. Le contrat de maîtrise d'œuvre a été confié au groupement d'entreprise qui a soumis la meilleure offre.

Enfin, pour rappel, un scénario de financement mixte a été retenu pour ce projet : financement à 80 % par un prêt de la Confédération suisse via la Fondation des immeubles pour les organisations internationales (FIPOI) et à 20 % par le fonds de réserve. Plusieurs réunions ont eu lieu au second semestre 2021 avec la représentante du département des affaires étrangères de la Confédération suisse et des experts de la FIPOI en vue d'engager la procédure de demande de prêt.

LE PROTOCOLE DE LUXEMBOURG

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

Pour rappel, la 7^e Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires des 23 et 24 novembre 2005 à Berne (doc. AG 7/9 du 24 novembre 2005) a approuvé la prise en charge par l'OTIF du rôle de secrétariat de l'Autorité de surveillance du Registre international devant être établi conformément au Protocole de Luxembourg.

Pour pouvoir entrer en vigueur, le Protocole de Luxembourg doit être ratifié par quatre États. Jusqu'à l'entrée en vigueur du Protocole, c'est la Commission préparatoire, établie par l'acte final de la conférence diplomatique de Luxembourg en 2007 et qui inclut UNIDROIT, l'OTIF, les pays qui ont ratifié la Convention et le secteur, qui œuvre en vue de sa mise en application.

La 9^e session de la Commission préparatoire pour l'établissement du Registre international du matériel roulant ferroviaire en vertu du Protocole ferroviaire de Luxembourg a eu lieu le 8 avril 2021 au siège de l'OTIF à Berne et à distance. La Commission préparatoire a adopté entre autres une version révisée du projet de règlement pour le Registre international du matériel roulant ferroviaire, qui sera édicté en temps utile par l'Autorité de surveillance.

La 10^e session de la Commission préparatoire a décidé, par procédure écrite, de confier à un groupe restreint composé des co-présidents de la Commission préparatoire, du secrétaire général et de la secrétaire générale adjointe d'UNIDROIT, du Secrétaire général et de la chef du département de l'administration et des finances de l'OTIF, ainsi que du président du Rail Working Group, un mandat afin de mener des négociations avec l'ISC et SITA sur la proposition de changement de propriété/contrôle. La négociation est en cours.

ASSURER DES SERVICES LINGUISTIQUES DE GRANDE QUALITÉ

LIVRER DANS LES DÉLAIS DES TRADUCTIONS DE GRANDE QUALITÉ



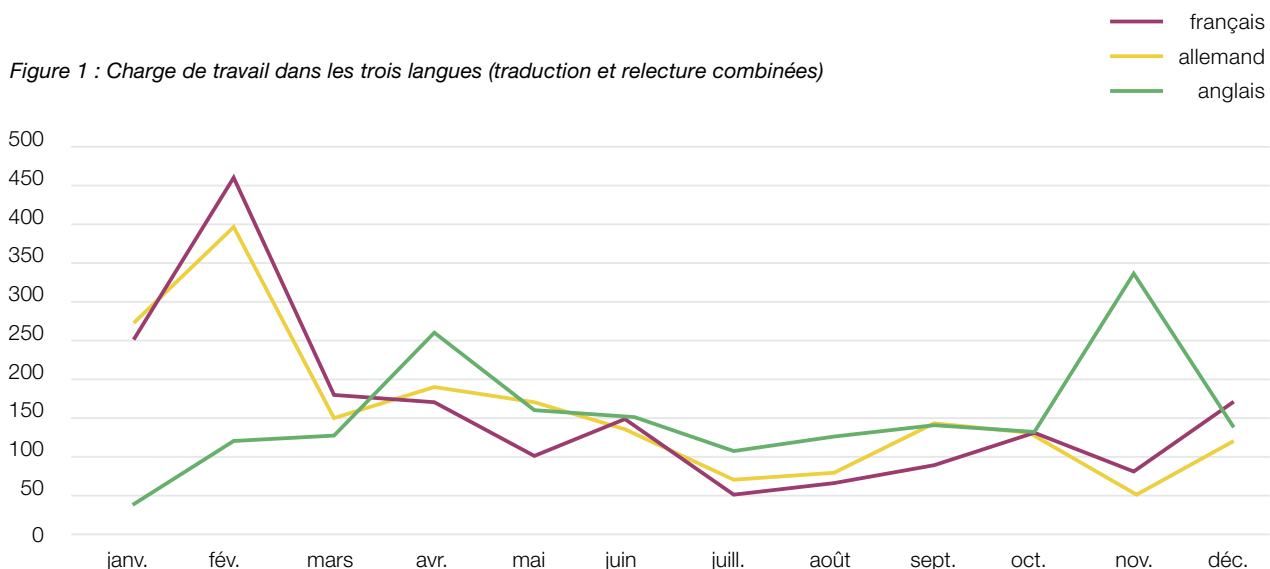
Joana MEENKEN
Chef du département
de la traduction

Pour le département de la traduction, l'année 2021 a été une année de consolidation, mais aussi à nouveau de changement. D'une part, la poursuite de la pandémie et le recours au télétravail, parfois à 100 %, qui en a découlé ont permis de consolider les nouvelles méthodes de travail introduites en 2020, telles que l'utilisation accrue des technologies de communication numérique ou encore « l'interprétation à distance ». D'autre part, des coopérations externes ont été mises en place à court terme pour répondre à une augmentation considérable de la charge de travail en raison de différents facteurs (voir ci-après « Charge de travail exprimée en chiffres »).

CHARGE DE TRAVAIL REPRÉSENTÉE EN GRAPHIQUES

L'évolution susmentionnée du nombre de pages¹ par rapport à l'année précédente peut être aisément représentée à l'aide de graphiques ou de chiffres concrets. Le premier graphique ci-après présente la charge de

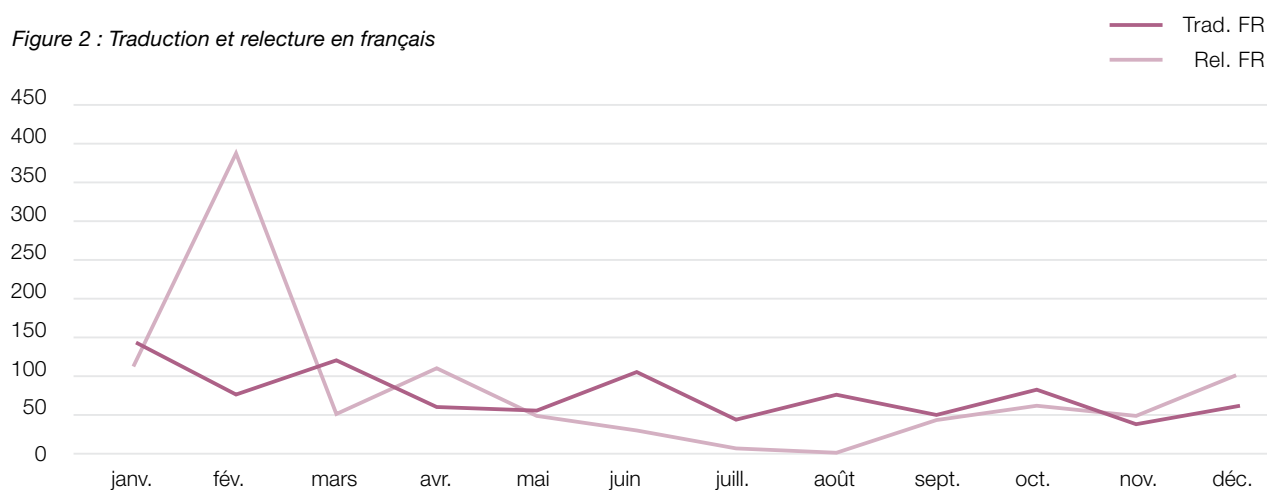
travail dans les trois langues. Le nombre de pages traduites et de pages relues par langue est détaillé dans les graphiques suivants.



Dans l'ensemble, la situation est similaire à celle de l'année précédente, le début d'année (FR/DE) et la fin d'année (EN) étant les plus chargés.

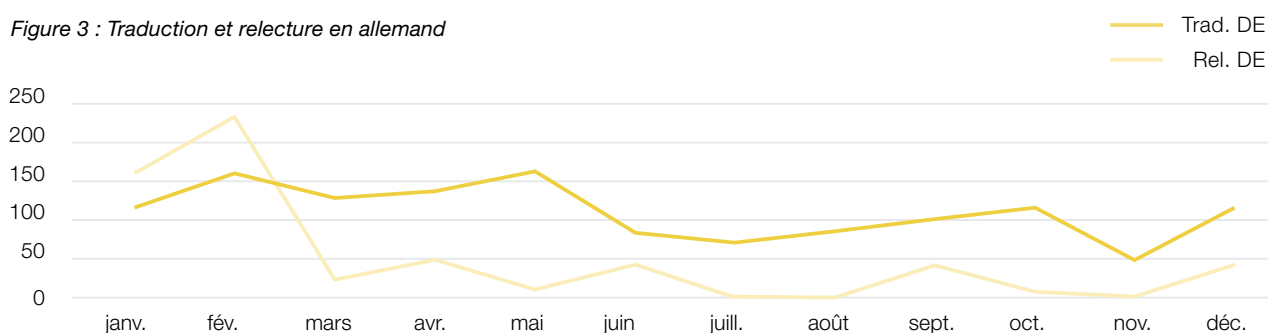
¹ Comme l'année précédente, la méthode de calcul se base sur une valeur de 330 mots par page normée. Dans d'autres organisations, ce nombre varie entre 250 et 350 mots par page normée.

Figure 2 : Traduction et relecture en français



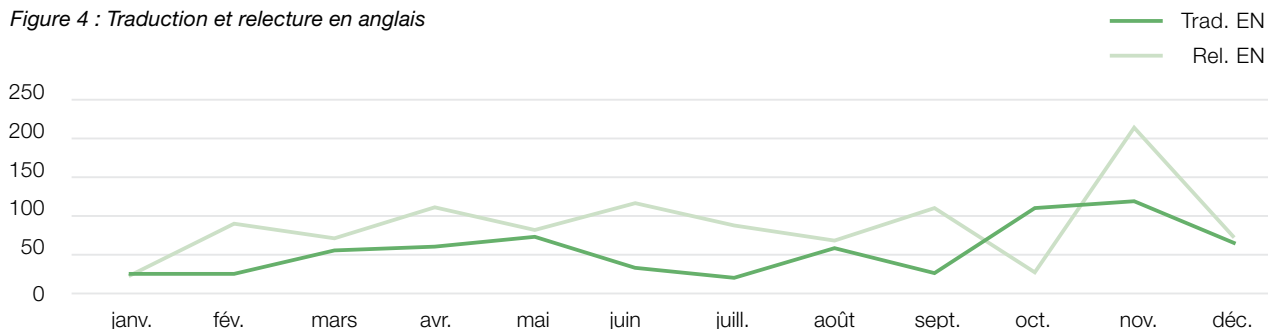
Le pic marqué de pages relues en février correspond à la préparation particulièrement volumineuse de la 13^e session de la Commission d'experts techniques. Plusieurs prescriptions techniques uniformes (PTU) ont fait l'objet de révisions importantes et ont dû être entièrement relues. Par ailleurs, le nombre de pages traduites et relues est plus ou moins équilibré le reste de l'année.

Figure 3 : Traduction et relecture en allemand



Outre le pic en début d'année, expliqué sous la figure 2, la charge de travail pour l'allemand est plus régulière tout au long de l'année, avec, comme en 2020, nettement plus de travail pour la traduction.

Figure 4 : Traduction et relecture en anglais



En anglais, contrairement aux deux autres langues, la période la plus chargée est la fin de l'année. Cela s'explique par le fait que divers textes rédigés en anglais en vue de différentes réunions doivent être relus en novembre/décembre avant d'être traduits en janvier/février.

CHARGE DE TRAVAIL EXPRIMÉE EN CHIFFRES

Le tableau ci-dessous présente une comparaison du nombre de pages traduites et relues entre l'année 2020 et l'année 2021.

	FRANÇAIS			ALLEMAND			ANGLAIS		
	Traduction	Relecture	Total	Traduction	Relecture	Total	Traduction	Relecture	Total
2020	549	575	1124	898	347	1245	469	824	1293
2021	898	1004	1902	1351	557	1908	722	1096	1818
% (+/-)	+63,57	+74,61	+69,22	+50,45	+60,52	+53,25	+53,94	+33,01	+40,60

À la suite de la hausse considérable du nombre de pages dans les trois langues, il a fallu réagir immédiatement après les mois particulièrement chargés du début de l'année et des contrats ont été conclus au deuxième trimestre avec des traducteurs externes afin de décharger le département de la traduction pendant les périodes les plus chargées. Au total, 173 pages ont été externalisées pour l'allemand et 98 pour le français.

La réactivité des traducteurs externes et la qualité de leurs traductions ont été positives jusqu'à présent ; il a donc été décidé de poursuivre cette coopération pour le moment, notamment en raison de la flexibilité qu'offre cette solution.

RÉPARTITION EN POURCENTAGE PAR DÉPARTEMENT

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

	FRANÇAIS		ALLEMAND		ANGLAIS	
	Traduction	Relecture	Traduction	Relecture	Traduction	Relecture
ADMINISTRATION	13,8 %	24,1 %	13,1 %	3,4 %	45,7 %	17,6 %
COMMUNICATION	11,4 %	15,6 %	6,5 %	29,2 %	5,6 %	6,6 %
DROIT	32,4 %	13,4 %	34,8 %	1,9 %	24,5 %	49,8 %
RID	4,3 %	0,1 %	15,1 %	0 %	20,1 %	12,3 %
TECHNIQUE	37,3 %	46,8 %	25%	65,4 %	0 %	10,4 %
DIVERS	0,8 %	0 %	5,5 %	0 %	4,1 %	3,2 %

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.

En ce qui concerne la *langue française*, la traduction et la relecture ont porté majoritairement sur le domaine de l'interopérabilité technique. Comme nous l'avons déjà mentionné, cela s'explique par le fait qu'un très grand nombre de documents volumineux ont dû être préparés pour la Commission d'experts techniques (CTE). Le domaine « Droit » représente le deuxième plus grand volume de traduction. Le nombre de jours de réunion du Groupe de travail d'experts juridiques et de la Commission ad hoc pour la session de printemps est passé de deux à trois. De plus, le département juridique était chargé, conjointement avec le département de l'administration et des finances, de la préparation des documents en vue de la 15^e Assemblée générale. Les valeurs pour le domaine « RID » ont fortement baissé par rapport à l'année précédente (21,5 %) ; en effet, la plupart des documents de session pour 2021 avaient déjà été préparés en vue de plusieurs réunions du RID prévues en 2020 et annulées à court terme. Le domaine « Administration » représente le deuxième plus grand volume de relecture, ce qui s'explique par le fait que la majorité des documents sont rédigés en français.

Les chiffres pour l'*allemand* reflètent également l'ampleur de la préparation de la CTE, le domaine technique présentant la valeur la plus élevée pour la relecture (65 %) et la deuxième valeur la plus élevée pour la traduction (25 %). Pour la traduction, cette valeur n'est dépassée que dans le domaine « Droit », ce qui s'explique par le fait que les textes sont rédigés exclusivement en français et en anglais et que tous les documents doivent ensuite être traduits en allemand. Dans le domaine « RID », pour lequel le volume de textes traduits est resté relativement faible en 2021 (15 %) pour les raisons susmentionnées, le département RID a lui-même traduit une grande partie des documents en allemand. Comme à l'accoutumée, toutes les publications officielles ont systématiquement fait l'objet d'une relecture en allemand, ce qui explique la part importante de relecture (deuxième plus grande valeur, soit 29 %) dans le domaine « Communication ».

La préparation de la 15^e Assemblée générale se reflète bien dans la *langue anglaise*, avec près de 50 % dans le domaine « Administration » (traduction) et dans le domaine « Droit » (relecture). La valeur notable de 0 % pour la traduction dans le domaine « Technique » s'explique par le fait que les trois membres du département technique écrivent en anglais.

LES BASES DE DONNÉES TERMINOLOGIQUES ET LE CODE DE RÉDACTION

Contrairement à l'année précédente, hormis quelques « tâches de routine » courantes (mises à jour, ajouts/corrections d'entrées terminologiques existantes pendant le processus de traduction), aucun important travail de terminologie n'a été mené en raison de l'augmentation de 69 % de la charge de travail de la terminologie de l'OTIF. Afin de faciliter le travail de terminologie à l'avenir et dans la perspective de mettre à la disposition de tout le personnel du Secrétariat les bases de données terminologiques, l'accent a été mis sur la participation à des webinaires portant sur le thème des solutions terminologiques.

En ce qui concerne le deuxième grand projet décidé en 2019, à savoir le code de rédaction de l'OTIF (voir le programme de travail 2020-2021 approuvé par le Comité administratif en décembre 2019), la structure a été peaufinée et certains chapitres ont été réorganisés.

LES VIDÉOCONFÉRENCES ET L'INTERPRÉTATION

La comparaison approfondie de diverses plateformes de vidéoconférence effectuée en 2020 a montré que, pour les sessions avec interprétation, Interprefy était, dans l'ensemble, la plate-forme la mieux adaptée aux besoins de l'OTIF. Comme en 2020, toutes les réunions multilingues de l'OTIF en 2021 ont été organisées soit sous la forme de réunions à distance avec interprétation à distance, soit sous la forme de réunions hybrides avec Interprefy. Seule l'Assemblée générale a fait exception : Zoom a été choisie en raison d'exigences particulières. Du point de vue des interprètes, Interprefy s'est avéré être le meilleur outil, notamment pour les réunions à distance (vidéoconférences), en raison de la « cabine virtuelle », cette solution coûteuse n'étant cependant pas indispensable lorsque les interprètes sont présents sur place. Si, dans l'ensemble, l'équipe d'interprètes a retrouvé une certaine routine de travail, elle a parfois dû faire face à des problèmes techniques et/ou à la mauvaise qualité du son et de l'image.

Deux des traducteurs de l'OTIF faisant également partie de l'équipe d'interprétation, voici un aperçu des journées de réunion avec interprétation. Le tableau suivant compare le nombre de jours d'interprétation dans les trois langues de travail de l'OTIF depuis 2019 :

	2019	2020	2021
ANGLAIS	22	15	19
ALLEMAND	16	11	19
FRANÇAIS	16	11	19

Le tableau donne un état de la situation positif : toutes les réunions ont de nouveau pu avoir lieu en 2021. La nette augmentation du nombre de jours d'interprétation en allemand et en français s'explique par le fait que l'OTIF a, pour la première fois, mis à disposition tous les interprètes pour la Réunion commune du mois de mars.

CONSOLIDER ET ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ DE L'OTIF



Sarah PUJOL
Responsable de la communication



Le département de la communication est un département « support » pour les départements opérationnels de l'OTIF. À ce titre, en 2021, à la demande du département juridique, l'équipe communication a participé à la tenue de la 4^e session de la Commission ad hoc sur la coopération et à la mise en page, mise en ligne et diffusion sur les réseaux sociaux du « Questionnaire sur les interfaces entre les réglementations douanières et les RU CIM ».

L'année 2020 a ouvert le cycle biennal du nouveau programme de travail 2020-2021 avec la dynamisation du design des publications de l'OTIF. En 2021, les publications redynamisées sont parues sur le site Internet de l'OTIF et par le biais de la liste de diffusion « communication » de l'Organisation.

Comme en 2020, l'année 2021 a également été marquée par la pandémie de COVID-19, 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.

LE BULLETIN DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES ET LES COMMUNIQUÉS DE PRESSE

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.

Le Bulletin est une publication prévue à l'article 23 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Au vu, du succès de la sous-rubrique « Notification du dépositaire » (enquête de satisfaction réalisée en 2020 auprès des lecteurs) et à l'occasion de la tenue de la 15^e Assemblée générale de l'OTIF, la vocation du Bulletin comme outil des communications officielles s'est vue renforcée par la publication des « Objectifs du Secrétaire général de l'OTIF pour le mandat 2022-2024 ».

Enfin, le rayonnement du Bulletin, en 2021, est identique à 2020 et plus de 800 contacts ont continué de le recevoir.

LES COMMUNIQUÉS DE PRESSE

Les communiqués de presse sont le reflet des déclarations et de l'activité que l'Organisation souhaite rendre publiques.

Cette année 2021, 13 communiqués de presse ont été publiés. Ils ont été relayés par la presse spécialisée. Depuis 2015, l'OTIF s'est attachée à informer plus fréquemment et plus largement les journalistes du secteur. En 2021, nous constatons que cette mission de longue haleine a porté ses fruits puisque la presse spécialisée relaye désormais avec régularité les informations jugées importantes pour le secteur.

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

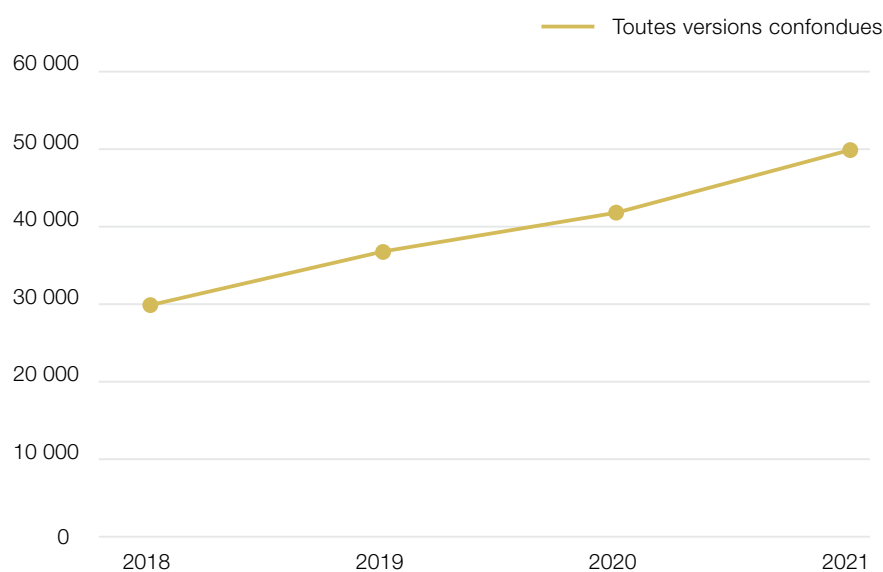
Techniquement il existe trois sites Internet de l'OTIF. Trois sites indépendants pour minimiser les risques d'indisponibilité : même si l'un des sites « tombe », les deux autres restent en ligne et accessibles.

Dans le présent rapport d'activité 2021, 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 2021, le site Internet a reçu 50 000 visites. Soit plus de 750 visites mensuelles supplémentaires comparé à 2020. Depuis 2018, la répartition des visites entre utilisateurs demeure constante : 85 % sont des nouveaux utilisateurs et 15 % sont des utilisateurs réguliers.

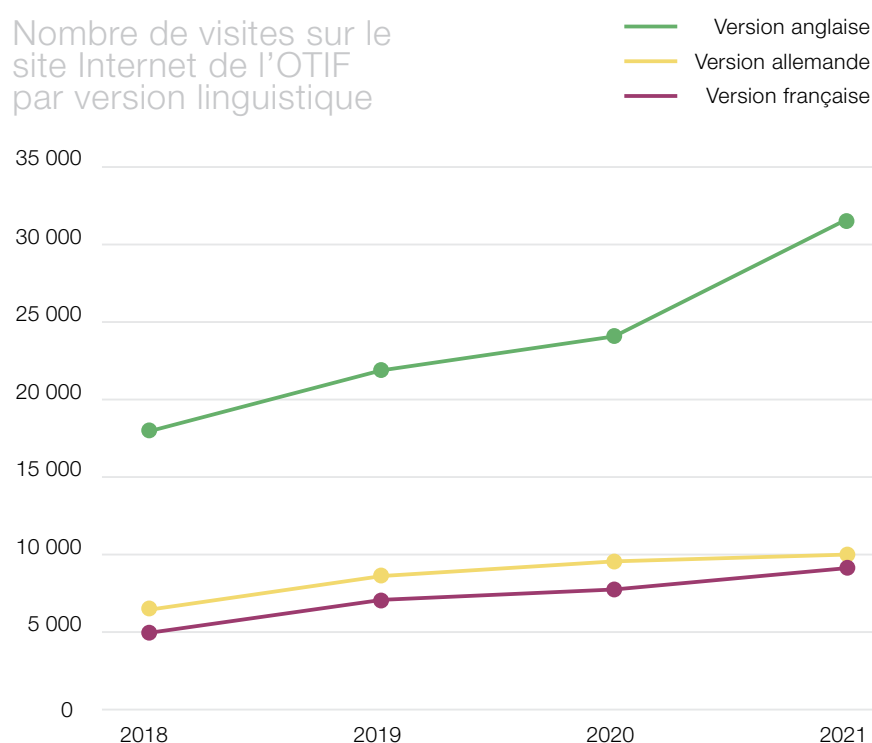
L'outil statistique du site de l'OTIF a été mis en service dans le courant de l'année 2017. Pour plus de fiabilité, nous présentons les visites à partir de 2018 dans le graphique ci-dessous :

Nombre de visites sur le site Internet de l'OTIF



Depuis 2018, il est clair que le nombre de visites sur le site Internet ne cesse d'augmenter. Cette augmentation atteste d'une visibilité accrue pour l'Organisation.

Nombre de visites sur le site Internet de l'OTIF par version linguistique



Notons qu'en 2021, 63 % des visites ont été réalisées sur la version anglaise du site de l'OTIF. Or en 2020 le pourcentage de visites sur le site en version anglaise était de 58 %. De plus, c'est en version allemande que la progression du nombre de visites est la moins importante.

Si l'on observe (*infra*) les pages du site les plus vues par version linguistique, nous pouvons conclure que :

- le site en version allemande draine une audience essentiellement intéressée par la thématique des marchandises dangereuses et leur réglementation,
- le site en version anglaise est une vitrine pour l'Organisation, la majorité des pages les plus consultées étant des pages d'information générale.

Enfin, remarquons que la thématique de l'interopérabilité technique fait son entrée dans le classement des pages les plus vues avec la page « Prescriptions et autres règlements » en anglais et en allemand. Nous expliquons cette entrée par le fait qu'en 2021 un certains nombres de prescriptions techniques uniformes (PTU) ont été modifiées ou nouvellement adoptées, puis mises en lignes.

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	COTIF 1999
Derniers documents	Marchandises dangereuses	Convention (présentation de la COTIF)
Travailler à l'OTIF	Documents de travail 2021 (Réunion commune RID/ADR/ADN)	Membres
L'OTIF	Notifications des États membres (RID)	Derniers documents
Marchandises dangereuses	COTIF 1999	L'OTIF
Notifications des États membres (RID)	L'OTIF	Marchandises dangereuses
Actualités/Presse 2021	Réunion commune RID/ADR/ADN	Prescriptions et autres règlements (Interopérabilité technique)
Membres	Prescriptions et autres règlements (Interopérabilité technique)	Travailler à l'OTIF

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 830 mises à jour et mises en ligne de documents ont été effectuées par l'équipe communication de l'OTIF en 2021.

LES RÉSEAUX SOCIAUX

Présente sur Flickr, LinkedIn et Twitter, l'Organisation est visible sur les réseaux sociaux en 2021.

LinkedIn est le réseau social sur lequel l'OTIF compte le plus d'abonnés et, en 2021, l'Organisation a obtenu 180 nouveaux abonnés contre 129 en 2020.

Le taux d'engagement est le nombre d'interactions des internautes (j'aime, commentaires, partages) divisé par la portée des publications (le nombre de vues). Le taux d'engagement est un indicateur de performance et fait partie des statistiques à étudier régulièrement pour savoir si la stratégie de communication numérique est efficace. Sur LinkedIn ce taux est de 6,8 %. Ce taux a augmenté en 2021 comparé à 2020. Avec plus de 5 % le taux d'engagement sur LinkedIn est très bon, cela signifie que la communauté est active et participe à la notoriété de l'OTIF.

VIDÉOS/PHOTOS

En 2021 l'équipe communication a produit en interne deux vidéos directement accessibles sur le site Internet de l'OTIF (https://otif.org/fr/?page_id=228) et sur la plateforme Vimeo.

La première vidéo (<https://vimeo.com/521790291>) concernait le Bulletin. Il s'agissait d'une part de valoriser le Bulletin et d'autre part de dire merci à tous les participants à l'enquête de satisfaction menée en 2020 (pour les principaux résultats de l'enquête, voir rapport d'activité 2020).

La deuxième vidéo (<https://vimeo.com/654849767>) concernait les vœux 2022. En effet, il a été décidé qu'en décembre 2021, l'OTIF n'enverrait pas de cartes de vœux par la poste pour la nouvelle année 2022 mais qu'elle diffuserait une vidéo trilingue « Bonne année 2022 ».

Une vidéo pour le départ à la retraite d'un ancien délégué de la Suisse au sein du Comité administratif de l'OTIF a également été conçue et réalisée par l'équipe communication.

Les photos officielles de l'OTIF ont été régulièrement mises en ligne sur Flickr.

Éditeur :

OTIF - Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux ferroviaires

Concept et maquette : Sarah Pujol,
Valerio Compagnone



OTIF

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

Gryphenhübeliweg 30 CH-3006 Berne

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