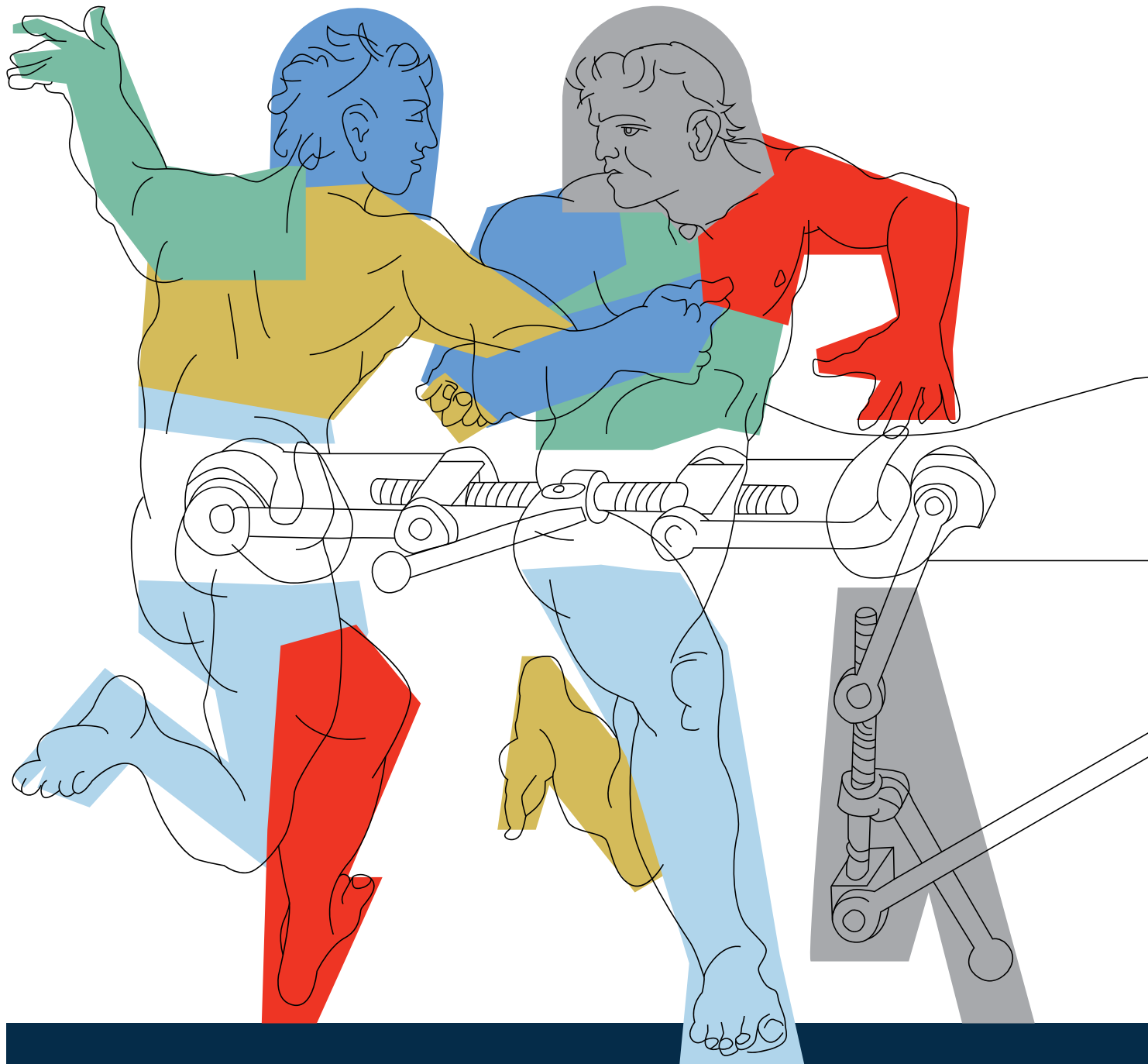


RAPPORT D'ACTIVITÉ

20
22





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	1
Un forum pour l'uniformisation du droit ferroviaire	2
Organisations et associations internationales	6
Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF	7
Exercice des fonctions de dépositaire	7
La Commission d'experts du RID et la Réunion commune RID/ADR/ADN – Améliorer en permanence la sécurité du transport des marchandises dangereuses	8
La Réunion commune RID/ADR/ADN	12
La Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent	14
La coopération avec d'autres organisations	17
Le Groupe mixte d'experts pour la coordination	18
Promouvoir une interopérabilité technique fiable	20
Contexte des activités en 2022	20
Développements dans le champ d'application des RU APTU	20
Développements dans le champ d'application des RU ATMF	22
Développements dans le champ d'application des RU EST	24
La veille et l'évaluation	25
La coopération et la dissémination	26
Veiller au bon fonctionnement du Secrétariat et à une prestation efficace au service des États membres	28
Maîtrise des dépenses récurrentes et des dépenses d'investissement pour le projet de rénovation	28
Ajustement des ressources humaines	30
Amélioration des conditions de travail et des conditions d'emploi du personnel	31
Projets de rénovation du siège et de déménagement temporaire du Secrétariat	32
Poursuite des préparatifs préalables à l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg	35
Assurer des services linguistiques de haute qualité	36
Livrer dans les délais des traductions de grande qualité	36
Les bases de données terminologiques et le code de rédaction	42
Interprétation	43
Accroître la visibilité de l'OTIF	44
Les publications de l'OTIF	45
Les outils numériques	49

Liste des abréviations

49 CFR

Recueil des règlements fédéraux des États-Unis – Titre 49
« Transports »

ADN

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

ADR

Accord relatif au transport international des marchandises
dangereuses par route

ATF

Applications télématiques au service du fret

BLEVE

Vaporisation explosive d'un liquide en ébullition

CCG

Conseil de coopération du Golfe

CEE-ONU

Commission économique pour l'Europe des Nations unies

CER

Communauté européenne du rail

CESAP-ONU

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

CIT

Comité international des transports ferroviaires

CNUDCI

Commission des Nations unies pour le droit commercial
international

COTIF

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

COVID-19

Maladie à coronavirus 2019

CTCI

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

CTE

Commission d'experts techniques

DG Mobilité et transports

Direction générale de la mobilité et des transports de la
Commission européenne

DTLF

Forum sur le numérique dans les transports et la logistique

ECE

Entité chargée de l'entretien

ECOSOC

Conseil économique et social des Nations unies

eFTI

Informations électroniques relatives au transport de
marchandises

ERFA

Association européenne du transport de marchandises par rail

GEN

Prescriptions générales

LOC&PAS

Locomotives et matériel roulant destiné au transport de
voyageurs

MSC

Méthode de sécurité commune

OCDE

Organisation de coopération et de développement économiques

OCE

Organisation de coopération économique

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

PMR

Accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite

PRF

Matière plastique renforcée de fibres

PTU

Prescription technique uniforme

RID

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

RISC

Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires

RNE

RailNetEurope

RU APTU

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

RU ATMF

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

RU CIM

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

RU CIV

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

RU CUI

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

RU CUV

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

RU EST

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

SMGS

Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer [OSJD]

STI

Spécification technique d'interopérabilité [Union européenne]

UE

Union européenne

UIC

Union internationale des chemins de fer

UIP

Union internationale des wagons privés

UNIDROIT

Institut international pour l'unification du droit privé

UPU

Union postale universelle

WG TECH

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

Un forum pour l'uniformisation
du droit ferroviaire La
Commission d'experts du
RID et la Réunion commune
RID/ADR/ADN – améliorer en
permanence la sécurité du
transport des marchandises
dangereuses 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 haute qualité
Accroître la visibilité de l'OTIF

Introduction

Wolfgang KÜPPER

Puis-je, pour commencer, vous demander de regarder de plus près la couverture du présent rapport d'activité 2022 ?

L'illustration qui y figure, et qui orne les rapports d'activité depuis plusieurs années, est un croquis de la tapisserie décorant la grande salle de réunion du bâtiment de l'OTIF.

Dessinée par l'artiste suisse Hans Erni, la tapisserie a été tissée à Malines et offerte par la Belgique à l'occasion de l'installation dans les nouveaux locaux de l'Office central en 1966.

Tous les éléments représentés ainsi que le contexte du don de la tapisserie sont en adéquation avec les activités de l'OTIF en 2022.

LA COOPÉRATION

La coopération, l'entente et la paix sont primordiales pour le transport ferroviaire international. La crise du COVID-19 a été reléguée à l'arrière-plan dès le début de l'année, mais la guerre en Ukraine n'a pas été sans répercussions sur les activités de l'OTIF. Il faut espérer que les armes se tairont bientôt et que les progrès difficilement accomplis dans le domaine du fret ferroviaire euro-asiatique et dans la coopération entre l'OTIF et l'OSJD ne pâtiront pas trop des conséquences de la guerre.

LE PROGRÈS TECHNIQUE

Pendant longtemps, le système d'attelage à vis représenté sur la couverture a été signe de modernité et de progrès. Aujourd'hui, l'introduction des attelages automatiques numériques revêt une grande importance dans le domaine technique pour accroître la compétitivité du rail. Aussi cette question a-t-elle occupé tant le département de l'interopérabilité technique que le département du transport de marchandises dangereuses en 2022.

LE CHANGEMENT

L'état du bâtiment de l'OTIF s'étant détérioré au fil des ans, une rénovation de grande envergure est nécessaire et urgente. En 2022, d'importants jalons ont été jetés pour le projet de rénovation, avec la conclusion de la phase de planification et l'obtention plus rapide que prévue du permis de construire.

Naturellement, d'autres activités clés ont également marqué l'année 2022. L'on citera entre autres les importantes décisions de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, les nouvelles règles relevant des RU APTU et ATMF, la révision de la réglementation pour les marchandises dangereuses (RID 2023), la préparation du transfert de contrôle du futur conservateur du Registre international lié au Protocole de Luxembourg et enfin la 130^e année de publication du Bulletin de l'OTIF.

Un forum pour l'uniformisation du droit ferroviaire

Aleksandr KUZMENKO

Chef du département juridique

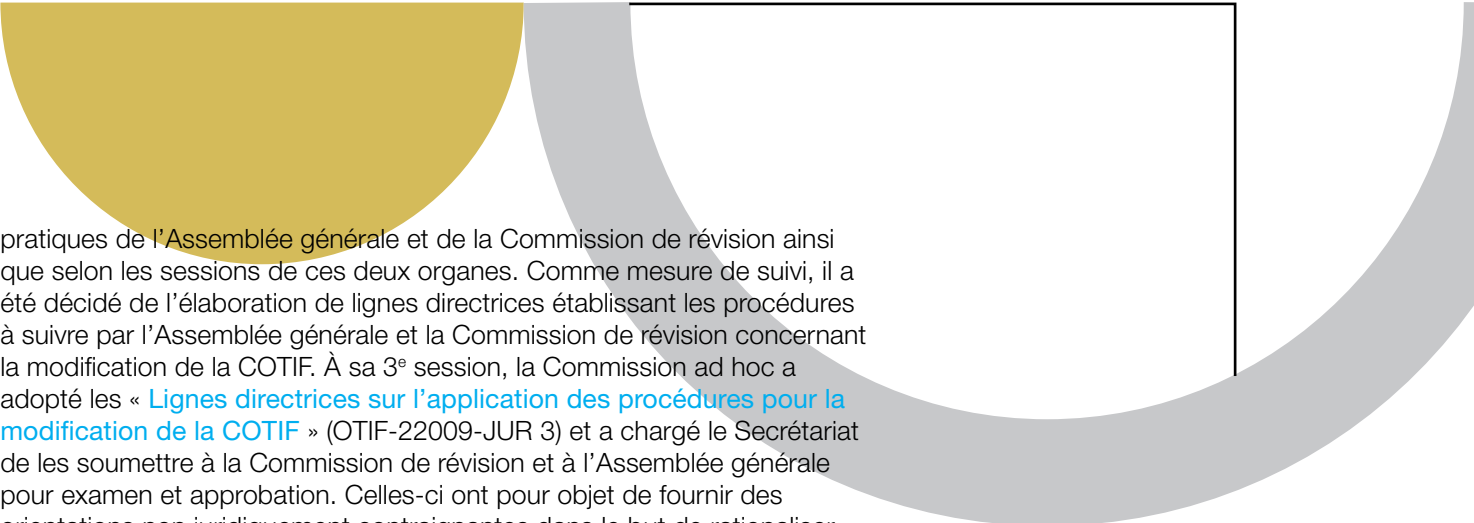
L'année 2022 marque un nouveau jalon dans la promotion et le développement du droit ferroviaire uniforme, en particulier quant au renforcement de la coopération de l'OTIF avec les parties prenantes. Les travaux du département juridique du Secrétariat de l'OTIF et de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale sont présentés ci-après.

Le département juridique a traité un éventail de questions juridiques liées à l'exécution des fonctions de depositaire, à l'adhésion à la Convention et à l'interprétation et l'application de la Convention même et des appendices suivants : RU CIV, RU CIM, RU CUV et RU CUI.

La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a mené ses travaux selon son programme de travail 2022-2024, adopté à sa 1^{re} session et régulièrement mis à jour. Elle s'est réunie à deux reprises en 2022 : sa 2^e session s'est tenue à Genève du 5 au 7 avril 2022 avec le concours de la Suisse, État hôte de l'OTIF, tandis que la 3^e session a eu lieu à Londres du 4 au 6 octobre 2022 avec le concours du ministère des transports du Royaume-Uni.

Questions juridiques – La veille et l'évaluation des instruments juridiques

À sa 2^e session, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a procédé à la veille et à l'évaluation des pratiques de l'OTIF liées à l'adoption, la modification, les copies certifiées conformes et la publication de la COTIF. La veille et l'évaluation ont permis d'aboutir à la conclusion qu'il existait des différences significatives entre les



pratiques de l'Assemblée générale et de la Commission de révision ainsi que selon les sessions de ces deux organes. Comme mesure de suivi, il a été décidé de l'élaboration de lignes directrices établissant les procédures à suivre par l'Assemblée générale et la Commission de révision concernant la modification de la COTIF. À sa 3^e session, la Commission ad hoc a adopté les « [Lignes directrices sur l'application des procédures pour la modification de la COTIF](#) » (OTIF-22009-JUR 3) et a chargé le Secrétariat de les soumettre à la Commission de révision et à l'Assemblée générale pour examen et approbation. Celles-ci ont pour objet de fournir des orientations non juridiquement contraignantes dans le but de rationaliser, standardiser et garantir une application cohérente des procédures dans les limites des compétences de l'Assemblée générale et de la Commission de révision pour la modification de la COTIF, telles qu'elles sont établies par la COTIF et les règlements intérieurs applicables.

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

Par suite de la procédure écrite du 11 juillet 2022 relative à une proposition du Royaume-Uni, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a décidé d'ajouter un nouveau point intitulé « Suspension et extinction de la COTIF et/ou de la qualité de membre de l'OTIF d'un État membre particulier » à son programme de travail 2022-2024. Une priorité haute a été attribuée à ce point. La Commission ad hoc a examiné un document initial sur le sujet à sa 3^e session, mais a décidé d'ajourner les discussions sur la suspension et l'extinction de la COTIF et/ou de la qualité de membre de l'OTIF d'un État membre particulier jusqu'à la 4^e session en avril 2023.

Questions juridiques – Les interfaces entre les réglementations douanière et de transport selon les RU CIM

Par suite des résultats de la consultation lancée en juillet 2021, le département juridique a présenté les opinions exprimées sur les interfaces entre la réglementation douanière et la réglementation des transports, ainsi que ses réflexions sur une modification éventuelle des dispositions douanières. À sa 2^e session, la Commission ad hoc a décidé qu'il n'était pas nécessaire de modifier l'article 6, § 7, l'article 7, § 1, lettre n), l'article 10, l'article 15, l'article 17, § 1 et § 2, lettre a), l'article 30, § 4, et l'article 36 des RU CIM.

Questions juridiques – La numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport de marchandises

À sa 2^e session, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a commencé des discussions de fond sur la numérisation dans le transport international, en particulier des documents de transport de marchandises, sur la base d'un document initial préliminaire préparé par le département juridique. À la suite de ces premiers échanges, le Secrétariat a été chargé de procéder à un sondage des membres de l'OTIF sur le droit national applicable aux documents électroniques de transport ferroviaire, ainsi qu'un sondage des parties prenantes sur l'utilisation des documents électroniques de transport ferroviaire en trafic national et international, leurs expériences avec ceux-ci et ce qu'elles pourraient exiger de plus.

La consultation s'est déroulée de mai à août 2022, puis les résultats ont été présentés à la 3^e session. La Commission ad hoc a alors noté qu'il n'y avait pas nécessité immédiate de modifier les RU CIM en ce qui concerne les documents électroniques de transport ferroviaire. Elle a de plus chargé le Secrétariat de lui soumettre à sa 4^e session une proposition quant aux possibles suites à donner concernant les documents électroniques de transport ferroviaire dans le cadre des RU CIM, en tenant compte des discussions menées en session.

Questions juridiques – Le connaissance

À sa 4^e session, le Groupe de travail d'experts juridiques (l'un des prédécesseurs de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale) avait donné instruction au Secrétariat de lancer des consultations avec les membres de l'OTIF et les parties prenantes sur la nécessité d'introduire la possibilité d'utiliser des documents de transport formant titre dans le cadre des RU CIM. La consultation s'est déroulée de mai à août 2022, puis les résultats ont été présentés à la 3^e session de la Commission ad hoc. Compte tenu de ces résultats et du projet de la CNUDCI sur les documents de transport multimodal négociables, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a ajourné sa décision sur la nécessité de réglementer l'utilisation d'un document de transport négociable pour le transport des marchandises au titre des RU CIM et sur la faisabilité d'une coopération avec l'OSJD en la matière. Le Secrétariat a néanmoins été chargé de participer aux travaux de la CNUDCI sur les documents de transport multimodal négociables et de faire rapport à la Commission ad hoc.

Questions juridiques – Le projet de la CEE-ONU pour l’uniformisation du droit ferroviaire

La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale suit le projet de la CEE-ONU pour l’uniformisation du droit ferroviaire. Une priorité basse a toutefois été attribuée à ce point dans le programme de travail 2022-2024 de la Commission ad hoc.

Questions juridiques – L’utilisation d’un langage inclusif à l’OTIF

À la suite des discussions préliminaires sur l’utilisation du langage inclusif à la 1^{re} session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, le Secrétariat a mené, de janvier à février 2022, une consultation informelle sur l’utilisation du langage inclusif dont les résultats ont été présentés puis discutés à la 2^e session. La Commission ad hoc a notamment confirmé que les instruments juridiques de l’OTIF n’avaient pas d’effet discriminatoire et a décidé d’appuyer sur le principe l’utilisation d’un langage inclusif dans les instruments juridiques de l’OTIF. Elle a également estimé que, dans un premier temps, l’introduction d’un langage inclusif devrait être limité aux dispositions des instruments juridiques relevant du droit institutionnel contraignant et non contraignant qui s’adressent à des personnes physiques ou se réfèrent à des rôles, fonctions ou postes spécifiques. Enfin, elle a décidé d’appuyer l’établissement de lignes directrices sur l’utilisation d’un langage inclusif au sein de l’Organisation afin d’en assurer une utilisation cohérente. Le projet de lignes directrices sera discuté à la 4^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale.

Coopération internationale – Améliorer l’implication des parties prenantes au sein de l’OTIF

Dans le domaine de la coopération internationale, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a donné la priorité à l’amélioration de l’implication des parties prenantes au sein de l’OTIF. L’objectif était d’élaborer une politique inclusive et transparente d’implication des parties prenantes pour la promotion de la COTIF, le développement du droit ferroviaire ainsi que la veille et l’évaluation des instruments juridiques existants. À sa 2^e session, la Commission ad hoc a adopté la « [Recommandation sur l’implication des parties prenantes dans les travaux de l’OTIF](#) » (OTIF-22002-JUR 2). Cette recommandation établit une politique cadre efficace, inclusive, non discriminatoire et transparente pour l’implication des parties prenantes dans les travaux de l’OTIF. La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a décidé d’appliquer cette recommandation afin d’impliquer

les parties prenantes dans son domaine d'activité. La liste des parties prenantes enregistrées pour la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale est régulièrement mise à jour sur le [site Internet de l'OTIF](#). Outre les associations internationales, l'enregistrement comme partie prenante est ouvert aux universitaires, aux chercheurs et chercheuses et aux experts et expertes.

À sa 3^e session, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a adopté les « [Lignes directrices sur la coopération avec les organisations internationales intergouvernementales](#) » (OTIF-22008-JUR 3). Celles-ci ont pour objet de rationaliser les activités de l'OTIF et de garantir leur cohérence, en particulier pour les activités des organes et du Secrétariat relatives à la coopération avec des organisations internationales intergouvernementales. La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a décidé d'accorder le statut d'observateur permanent aux organisations internationales intergouvernementales suivantes : CCG, CEE-ONU, CESAP-ONU, CNUDCI, OCE, OMD, OSJD et UPU.

La stratégie à long terme

Selon son programme de travail 2022-2024, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale devrait prêter assistance au Secrétaire général dans la préparation d'une stratégie à long terme sur la base de la décision de l'Assemblée générale à sa 15^e session. À sa 2^e session, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a adopté un plan d'action pour la mise au point de la stratégie de l'OTIF à long terme. À la 3^e session, ce sont l'analyse contextuelle, l'état des lieux et la détermination des objectifs qui ont été discutés. La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale poursuivra les discussions à ses futures sessions.

ORGANISATIONS ET ASSOCIATIONS INTERNATIONALES

La réalisation de l'objectif de l'OTIF dépend entre autres de sa coopération efficace avec d'autres organisations et associations internationales pertinentes, dont la plupart sont parties prenantes enregistrées ou jouissent du statut d'observateur permanent au sein de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale. En 2022, la coopération avec les organisations et associations internationales s'est déroulée aux formats présentiel et distanciel. L'on notera en particulier la coopération avec les organisations et associations internationales suivantes : CIT, CCG, CEE-ONU, CESAP-ONU, CNUDCI, OCDE, OCE, OMD, OSJD, RNE et UPU.



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 et 2022, 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).

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 2022, le dépositaire a émis des notifications dépositaires concernant en particulier :

- l'approbation des modifications à la COTIF adoptées par l'Assemblée générale à ses 12^e et 13^e sessions ;
- les listes des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM et CIV ;
- les listes des lignes ferroviaires CIM et CIV.

RÉUNIONS ORGANISÉES EN 2022

2^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale
5-7 avril

3^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale
4-6 octobre

La Commission d'experts du RID et la Réunion commune RID/ADR/ADN – Améliorer en permanence la sécurité du transport des marchandises dangereuses

Jochen CONRAD

Chef du département des marchandises dangereuses

En 2022, l'adoption et la notification des modifications au RID entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2023 et la publication de l'édition 2023 du RID dans les trois langues de travail ont été les priorités du département du transport de marchandises dangereuses. En dépit de la pandémie de COVID-19, l'édition 2023 du RID a pu être terminée dans les délais prévus. Le RID 2023 compte entre autres les nouveautés suivantes :

- Le RID régit désormais l'importation et l'exportation de gaz dans des récipients à pression rechargeables agréés par le ministère des transports des États-Unis d'Amérique. 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, via la modification des dispositions au titre 49 du recueil des règlements fédéraux (49 CFR). Le transport de gaz de grande qualité et de grande pureté produits de part et d'autre de l'Atlantique se trouve ainsi facilité. 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.

- De premières dispositions spécifiques sont introduites pour les très grands conteneurs-citernes, dont la capacité peut atteindre jusqu'à 73 500 litres et la charge jusqu'à 66 tonnes et qui sont utilisés à la place de wagons-citernes. Une nouvelle définition établit que les très grands conteneurs-citernes se différencient des conteneurs-citernes traditionnels par leur capacité minimale de 40 000 litres. Grâce à cette définition, certaines prescriptions de construction auparavant applicables aux seuls wagons-citernes valent également pour les très grands conteneurs-citernes. C'est notamment le cas pour l'épaisseur minimale de paroi du réservoir.
- Le décodage des abréviations et acronymes utilisés dans le RID 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. Le cas échéant, il est précisé dans des notes de bas de page de quelle langue provient une abréviation.
- Les prescriptions pour le contrôle et l'agrément des citernes destinées au transport de gaz de la classe 2 et au transport de matières d'autres classes sont harmonisées. Des exigences sont introduites pour l'agrément et la supervision des organismes de contrôle intervenant dans le cadre de l'agrément et du contrôle des citernes, en vue de leur reconnaissance mutuelle. À l'avenir, des listes de tous les organismes de contrôle agréés par les autorités compétentes des États parties au RID seront publiées sur le site Internet de l'OTIF. Leur objectif est d'attester que les organismes de contrôle listés peuvent exercer les activités pour lesquelles ils sont agréés dans tous les États parties au RID et que les certificats et attestations délivrés sont valables dans l'ensemble de l'espace RID. Dans la mesure où les États parties au RID se trouvent à différents stades de l'accréditation des organismes de contrôle et des experts, il a été convenu de périodes transitoires longues pour permettre la 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 est publié sur le site Internet de l'OTIF.



- Un nouveau numéro ONU est introduit dans le tableau A du chapitre 3.2 pour le dihydroxyde de cobalt pulvérulent, qui sert à l'extraction de cobalt, un minéral utilisé à diverses fins techniques et médicales. Les prescriptions de transport pour ce nouveau numéro ONU tiennent compte des caractéristiques du dihydroxyde de cobalt pulvérulent : il présente certes un danger de toxicité par inhalation, mais celui-ci est réduit par la densité relative élevée et les propriétés hygroscopiques de cette matière.
- Les matières plastiques recyclées issues d'emballages industriels usagés pourront désormais également être utilisées pour la fabrication de grands récipients pour vrac (GRV) en plastique rigide et de GRV composites avec récipient intérieur en plastique. L'utilisation de matières plastiques recyclées devrait encore être étendue à l'avenir pour autoriser les plastiques issus de la collecte de déchets ménagers.
- Le RID précise que la masse nette maximale de 400 kg prévue pour les emballages n'est applicable que dans les cas où des emballages d'un type éprouvé doivent être utilisés. Il est indiqué dans les instructions d'emballage qui permettent également, sous certaines conditions, l'utilisation d'emballages extérieurs robustes, d'enveloppes de protection ou de palettes que la masse nette maximale n'a pas à être respectée.
- Pour le transport de déchets, il est désormais autorisé, sous certaines conditions, d'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. Cela devrait éliminer les problèmes posés par l'absence de dispositifs de pesage sur le lieu de chargement (p. ex. chantiers de construction, site de dépollution).

- Les conteneurs-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés inflammables devront à l'avenir être équipés de soupapes de sécurité s'ouvrant automatiquement à une surpression définie. Le but de cette mesure est d'empêcher les BLEVE (vaporisation explosive d'un liquide en ébullition), lesquelles peuvent survenir lorsqu'un feu extérieur chauffe tellement la citerne que la phase liquide se vaporise, causant une surpression qui fait éclater la citerne : le gaz s'échappe brusquement puis s'enflamme au contact du foyer extérieur. 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 volontairement, ces soupapes sont toutefois soumises aux mêmes exigences techniques que les soupapes de sécurité sur les conteneurs-citernes. Une marque constituée d'un carré blanc avec l'inscription « SV » (pour « *safety valve* », c'est-à-dire soupape de sécurité) devra être apposée sur les conteneurs-citernes et wagons-citernes équipés pour permettre aux équipes d'intervention de déterminer à distance s'il y a une soupape de sécurité et d'organiser les premières mesures en conséquence.
- Un nouveau chapitre 6.9 est introduit dans le RID, qui comporte des prescriptions pour la construction, le contrôle et l'agrément des citernes mobiles en matière plastique renforcée de fibres (PRF) utilisables dans le monde entier. Il repose sur le précédent chapitre 6.9 qui autorisait certes l'utilisation de PRF pour les véhicules-citernes ADR et les conteneurs-citernes RID/ADR depuis le début des années 2000, mais qui n'avait pas été révisé depuis. Les évolutions techniques survenues dans l'intervalle ont ainsi dû être intégrées. Les conteneurs-citernes RID/ADR en PRF devront à l'avenir être construits conformément aux prescriptions du nouveau chapitre 6.9. Une mesure transitoire de dix ans garantit que les citernes en PRF existantes et celles qui seront construites ces dix prochaines années sur la base des agréments de type existants et encore valables pourront continuer à être utilisées.

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 transport des marchandises dangereuses de l'OTIF et par le secrétariat de la division des transports de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU). En 2022, la Réunion commune a tenu deux sessions d'une semaine auxquelles il a été possible de participer en présence et à distance. Dans la mesure où toutes les journées de la session tenue à Genève ne pouvaient pas être entièrement interprétées, les discussions ont été en partie menées dans le cadre de séances informelles sans interprétation, puis les décisions ont été prises au cours de séances officielles interprétées.

La réunion du printemps 2022 a été encore presque exclusivement consacrée à la révision 2023 du RID/ADR/ADN. Toutes les questions liées au marquage des conteneurs-citernes équipés de soupapes de sécurité, l'introduction d'exigences spécifiques aux très grands conteneurs-citernes, de nombreuses nouvelles références à des normes ainsi que différentes dispositions transitoires ont dû être traitées. Lors de cette session, les représentants des États-Unis, du Royaume-Uni et de l'Union européenne ont fait des déclarations concernant la guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine. Ils ont exigé la fin immédiate de cette agression, relevé la responsabilité particulière de la Russie dans le maintien de la paix et la sécurité internationales en tant que membre permanent du Conseil de sécurité de l'ONU et souligné que la destruction des infrastructures ukrainiennes s'opposait de manière flagrante à l'objectif commun de promouvoir la sécurité, la durabilité, l'intégration sociale et la prospérité économique via de meilleures politiques de transport.

La réunion de l'automne 2022 a été exclusivement consacrée à la révision 2025 du RID/ADR/ADN. Parmi les nombreuses modifications prévues pour 2025, les thèmes ci-après se démarquent.

Rapports d'inspection numériques et dossier de citerne électronique

La Réunion commune a réexaminé une proposition, soumise pour la première fois en 2014, visant à permettre les dossiers de citerne tenus sous forme électronique. Étant donné que de nombreux organismes de contrôle n'envoient plus que des certificats de contrôle électroniques non signés et que les certificats originaux au format papier ne sont en partie disponibles que sur demande voire moyennant un supplément, la Réunion commune a décidé que le dossier de citerne pouvait également être tenu sous forme électronique.

Définition de gaz de pétrole liquéfié (GPL)

De premières discussions ont eu lieu concernant la révision de la définition de « gaz de pétrole liquéfié » (GPL). En effet, le terme même établit un lien avec le pétrole alors que l'industrie du GPL a commencé à introduire de l'éther méthylique de source renouvelable, par exemple produit par gazéification de la biomasse, comme composant du GPL. De plus, l'adjonction de matières non fossiles devrait également être autorisée au titre de la lutte contre le changement climatique.

Groupe de travail informel sur le transport d'aluminium fondu

Un groupe de travail informel a présenté un premier projet très complet de prescriptions pour la construction, le contrôle, le marquage et l'exploitation des creusets utilisés pour le transport d'aluminium liquide. Parce que transporté à haute température, l'aluminium liquide est considéré comme une marchandise dangereuse. Les creusets qui le contiennent étaient auparavant construits suivant les conditions définies par l'autorité compétente de leur pays de fabrication. Dans la mesure où l'aluminium fondu est parfois également transporté à l'international et qu'il a été constaté lors d'accidents que les exigences nationales varient grandement, il est apparu nécessaire d'introduire dans la réglementation des prescriptions de construction convenues à l'échelon international.

Groupe de travail informel sur le transport de déchets dangereux

Les prescriptions du RID/ADR/ADN ne sont que partiellement adaptées pour le transport de déchets. Un groupe de travail informel est chargé d'élaborer des prescriptions devant faciliter le transport conforme des déchets. Ce groupe de travail se penche actuellement sur les questions suivantes :

- Des générateurs d'aérosols contenant des marchandises dangereuses sont souvent jetés dans les collectes d'emballages ménagers usagés. Par conséquent, le premier transport de ces déchets vers les centres de tri ne se fait pas en conformité avec les prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses. Ces aérosols ont ainsi déjà été à l'origine d'incendies dans les véhicules de collecte et de compactage des ordures.
- La compatibilité chimique des emballages en plastique avec la matière de remplissage doit être prouvée. Or, la composition des mélanges de déchets n'étant jamais la même, les contrôles de compatibilité chimique prévus dans le RID/ADR/ADN ne sont pas adéquats pour ces emballages.

- Des emballages intérieurs variés peuvent être rassemblés dans un emballage combiné sans qu'il soit nécessaire de le soumettre à une autre épreuve. La variété des emballages intérieurs livrés dans les installations d'élimination des déchets puis devant être emballés ensemble dépasse de loin les variations autorisées. Pour des raisons de sécurité, il n'est en outre pas réaliste de devoir débiller chaque emballage contenant des déchets.

Conclusion

Les modifications décrites ci-dessus ne donnent certes pas un aperçu exhaustif des activités du département du transport des marchandises dangereuses 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.

57^e session de la Commission d'experts du RID

C'est à la 57^e session de la Commission d'experts du RID, qui s'est tenue le 24 mai 2022 au format hybride, qu'ont été adoptées toutes les modifications proposées lors de la 12^e (réunion à distance, 24-26 novembre 2021), de la 13^e (Genève/hybride, 15-18 novembre 2021) et de la 14^e session (Berne/hybride, 23 mai 2022) du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Précédée par la 14^e session du Groupe de travail permanent qui a préparé les dernières décisions à prendre par la Réunion commune pour l'édition 2023, la Commission d'experts du RID a approuvé à l'unanimité les modifications proposées. Les textes ont été communiqués aux États parties au RID le 1^{er} juillet 2022 par notification dépositaire. Les États parties n'ayant formulé aucune objection, les modifications ont pu entrer en vigueur comme prévu le 1^{er} janvier 2023.

15^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID s'est réuni au format hybride pour sa 15^e session les 23 et 24 novembre 2022 à Berne. Il a examiné un rectificatif aux textes de notification pour l'édition 2023 du RID, ainsi que diverses questions d'interprétation du RID. Un rapport a également été présenté sur les travaux du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID qui s'était réuni le 22 novembre 2022 pour traiter des prescriptions du RID relatives à la technique des véhicules qui devraient le cas échéant être prises en compte lors de la définition des exigences pour les attelages automatiques numériques.

Le Groupe de travail est convenu que pour les wagons équipés d'un attelage automatique numérique, il n'était pas nécessaire de conserver la prescription du RID applicable aux wagons-citernes concernant la distance minimale de 300 mm entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir.

Le Groupe de travail est également convenu qu'une capacité d'emménagement inférieure aux 800 kJ actuellement prescrits pour les wagons-citernes destinés au transport de marchandises très dangereuses était acceptable du point de vue de la sécurité. Sur la plupart des wagons, des « pochettes UIC », c'est-à-dire un espace libre dans le châssis du wagon, ont été prévues lors de la construction de façon à ce qu'ils puissent être ultérieurement équipés d'un attelage à tampon central. La « pochette UIC » offre suffisamment d'espace pour un attelage automatique numérique de type AX avec une capacité d'emménagement totale de 675 kJ. Les attelages automatiques numériques de type AX sont des attelages automatiques numériques standards d'une capacité d'emménagement élastique (réversible) de 75 kJ et dotés d'un dispositif d'absorption d'énergie d'une capacité d'emménagement plastique (irréversible) de 600 kJ. En raison de l'espace limité, une capacité d'emménagement supérieure est actuellement impossible sans intervenir sur la construction du châssis.

Le Groupe de travail a de plus recommandé l'utilisation générale d'attelages automatiques numériques de type AX pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz pour lesquels aucun dispositif d'absorption d'énergie n'était jusqu'ici prévu, au lieu d'attelages automatiques numériques de type C d'une capacité d'emmagasinage de 140 kJ. Ils constituent en effet une solution moins coûteuse étant donné que la capacité d'emmagasinage des attelages automatiques numériques de type C est obtenue grâce à un élément hydraulique qui est très cher d'entretien. De plus, l'effet de l'élément hydraulique dépend très fortement de la vitesse de tamponnement.

Les discussions se sont avérées plus difficiles lorsqu'il s'est agi de déterminer s'il était possible de biffer intégralement une disposition spéciale applicable aux wagons-citernes destinés au transport de gaz toxiques et de liquides pour lesquels une pression de calcul de 15 ou 21 bar est requise, qui prévoit des mesures visant à empêcher le chevauchement des tampons ou à limiter les dommages lors d'un chevauchement. Selon les représentants du secteur, les attelages automatiques numériques peuvent résister à un effort vertical de 150 kN comme l'exige la disposition spéciale. De plus, un verrouillage sûr de ces attelages est garanti jusqu'à une vitesse de 36 km/h. Certaines délégations ont toutefois déploré que si l'une des mesures jusqu'à présent prévues dans la disposition spéciale est remplie par le type de construction, il se pourrait que l'augmentation de l'épaisseur de paroi des fonds de citerne, les couvertures sandwichs pour les fonds de citerne et les plaques de protection soient à l'avenir abandonnées. Cela pourrait diminuer la sécurité pendant le transport de ces marchandises particulièrement dangereuses.

Il reste encore au Groupe de travail à se pencher sur l'alimentation électrique assurée par les attelages automatiques numériques, eu égard à la protection contre les explosions devant être garantie dans le cas des wagons de marchandises dangereuses. Il lui faudra également prêter une attention particulière à l'« effet domino » constaté lors de déraillements survenus en Amérique du Nord, l'attelage rigide ayant causé le renversement de nombreux wagons dans le convoi. C'est à la suite de ces accidents que la construction des attelages nord-américains a été revue : ceux-ci s'ouvrent désormais en cas de torsion ce qui permet de réduire la transmission du couple.

Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a également traité des très grands conteneurs-citernes. Il a pris note d'un rapport d'expérience de l'industrie chimique indiquant qu'aucun signe de fatigue n'a été constaté lors de l'inspection des très grands conteneurs-citernes et wagons porte-conteneurs qui passent régulièrement par la bosse dans les gares de triage.

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, la majorité des membres de l'OSJD sont des États asiatiques. Sur la base des modifications 2023 au RID, l'annexe 2 au SMGS a elle aussi été modifiée avec entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2023.

Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU

Le département du transport de marchandises dangereuses a participé en qualité d'observateur aux 60^e et 61^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 ces sessions ont été adoptées le 9 décembre 2022 par le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques de l'ECOSOC et prises en compte dans la 23^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU). Elles seront reprises, dans le cadre de l'harmonisation, dans l'édition 2025 du RID.

Autres organisations

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

Présentation des modifications 2023 au RID

Dans le cadre de deux événements, le département du transport de marchandises dangereuses a présenté les modifications 2023 au RID à un large public et a répondu aux questions sur leurs tenants et aboutissants.

RÉUNIONS ORGANISÉES EN 2022

Réunion commune RID/ADR/ADN
14-18 mars

14^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
23-24 mars

57^e session de la Commission d'experts du RID
24 mai

6^e session du Groupe mixte d'experts pour la coordination (conjointement avec le département de l'interopérabilité technique et la Commission européenne)
6 septembre

Réunion commune RID/ADR/ADN
12-16 septembre

19^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID
22 novembre

15^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
23-24 novembre

Le Groupe mixte d'experts pour la coordination

Le Groupe mixte d'experts pour la coordination est un groupe de travail ad hoc qui, via un processus de coordination, propose des avis et formule des demandes à l'attention :

- de la Commission d'experts du RID et de la Commission d'experts techniques de l'OTIF,
- du Comité pour le transport de marchandises dangereuses (TMD) et du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) de l'UE.

L'objectif est d'harmoniser les dispositions du RID et les dispositions concernant l'interopérabilité et la sécurité des chemins de fer, notamment les PTU et STI, et de les rendre plus cohérentes entre elles.

Le Groupe mixte a tenu sa 5^e session à Berne, le 6 septembre 2022, sous la forme d'une réunion hybride.

Le Groupe mixte a examiné les développements concernant les exigences relatives aux contraintes que les wagons-citernes doivent pouvoir supporter à la charge maximale autorisée. Ces exigences sont définies tant dans le RID que dans la STI/PTU Wagons. La STI et la PTU renvoient de plus à la norme EN 12663-2, en cours de révision depuis avril 2022. En attendant la finalisation de cette norme, le Groupe mixte a recommandé l'utilisation des guides d'application de la STI et de la PTU.

Le Groupe mixte a discuté d'approches pour la révision des dispositions spéciales TE 22 (éléments d'absorption d'énergie/tampons de choc) et TE 25 du RID (anti-chevauchement des tampons) à la lumière de l'introduction des attelages automatiques numériques. Les exigences techniques pour ces attelages ont été élaborées par un groupe de travail thématique de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. De plus, le Secrétariat de l'OTIF a participé à deux ateliers organisés par l'Agence consacrés à l'harmonisation des exigences des STI/PTU et du RID. Ces travaux se poursuivront en 2023.

Le Groupe mixte a également envisagé la révision des dispositions TE 22 et TE 25 dans le cadre de la gestion des risques de triage inhérents aux très grands conteneurs-citernes. Des analyses plus poussées seront menées pour déterminer si des modifications du RID et des STI et PTU sont nécessaires.

Le Groupe mixte a examiné les développements relatifs à la mise en œuvre du règlement de l'UE concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI) de 2020, de la STI et de la PTU concernant les applications télématiques au service du fret (ATF) et du RID. Aux termes du règlement eFTI, les États membres de l'UE sont tenus d'échanger par voie numérique les informations relatives au transport de toute marchandise par différents modes de transport. Le document technique sur les ATF, auquel il est fait référence dans la STI et dans la PTU ATF, comporte un modèle de message de données pour les envois et les informations relatives aux marchandises dangereuses, harmonisé avec les informations requises dans le RID. Le RID permet l'échange de données électroniques pour satisfaire aux exigences relatives à la documentation du chapitre 5.4 du RID pour lequel des lignes directrices ont été publiées sur le site Internet de l'OTIF.

Dans le cadre des réunions du Groupe mixte, les parties représentant le secteur ferroviaire ont indiqué à la Commission européenne et à l'Agence de l'UE pour les chemins de fer que les règles de l'UE sur la sécurité ferroviaire et les prescriptions du RID en la matière pouvaient être interprétées différemment. La manière dont les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure gèrent la sécurité et leurs responsabilités pourrait s'en trouver affectée. Les règles pourraient également être appliquées différemment selon les pays. Il faudra étudier la question plus en détail et trouver des solutions.

Enfin, le Groupe mixte a discuté de la question de l'élimination ou de l'harmonisation des règles nationales et a souligné le besoin de clarté concernant les règles nationales qui peuvent se rapporter à l'acceptation des véhicules transportant des marchandises dangereuses.

Promouvoir une interopérabilité technique fiable

Bas LEERMAKERS

Chef du département de l'interopérabilité technique

CONTEXTE DES ACTIVITÉS EN 2022

Les restrictions et ajustements liés à la pandémie de COVID-19 ont été progressivement levés au cours de l'année 2022. La Commission d'experts techniques (CTE) et son groupe de travail permanent (WG TECH) se sont réunis au format hybride, c'est-à-dire qu'il était possible de participer en présence et à distance. La plupart des organisations partenaires ont également continué à organiser des réunions hybrides ou à distance, ce qui a permis aux membres du département de l'interopérabilité technique de suivre plus étroitement leurs activités que s'il avait été nécessaire de participer en présence à toutes les réunions.

Le Secrétariat a poursuivi son étroite coopération avec les États membres, l'Union européenne, les associations du secteur et d'autres partenaires, tant dans le cadre de ses réunions qu'à l'extérieur.

DÉVELOPPEMENTS DANS LE CHAMP D'APPLICATION DES RU APTU

Les prescriptions techniques uniformes (PTU) sont adoptées par la CTE sur la base des RU APTU. Les PTU doivent être modifiées pour garantir une adaptation continue au progrès technique et maintenir l'équivalence avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) appliquées au sein de l'UE.

Toutes les prescriptions applicables, ainsi que les prescriptions abrogées, sont publiées sur le site Internet de l'OTIF sous [Textes de référence > Interopérabilité technique > Prescriptions et autres règlements](#).

La PTU GEN-E et la PTU GEN-G

Le WG TECH a préparé un projet de révision de la PTU GEN-E du 1^{er} décembre 2011 concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation. Le but était d'en simplifier les règles et d'aligner la PTU avec les dernières dispositions applicables au sein de l'UE.

Le WG TECH a également préparé un projet de révision de la PTU GEN-G du 1^{er} décembre 2016 concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques. La révision devrait élargir le champ d'application de la PTU GEN-G, de sorte qu'elle puisse à l'avenir également s'appliquer dans le champ d'application des RU EST. Il s'agit principalement de modifications relatives à l'exploitation et à l'organisation, y compris concernant le système de gestion de la sécurité et les entreprises ferroviaires.

La CTE examinera les projets de révision de la PTU GEN-E et de la PTU GEN-G en 2023.

La PTU ATF

En 2022, la CTE a adopté une version révisée de la PTU concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF) et abrogé l'ancienne version. Cette révision a permis de préserver l'équivalence pleine et entière au sens des Règles uniformes APTU et ATMF entre les dispositions de la COTIF et de l'Union européenne. C'est cette équivalence qui garantit une base commune pour l'échange de données en trafic international en provenance et à destination de l'UE et dans le trafic entre les États parties non membres de l'UE appliquant la PTU ATF.

Les modifications ont inclus l'obligation pour les États parties non membres de l'UE d'informer le Secrétariat de l'OTIF de leur point de contact national, l'ajout de dispositions relatives à l'attribution de sillons et à la notification sur la circulation du train, ainsi que le remplacement des dispositions concernant la composition du train par un renvoi à la PTU applicable à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI).

La PTU ATF révisée est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023.



DÉVELOPPEMENTS DANS LE CHAMP D'APPLICATION DES RU ATMF

La révision de l'annexe B aux RU ATMF concernant les dérogations

La CTE a adopté une révision intégrale de l'annexe B aux RU ATMF concernant les dérogations à l'application des PTU, et en a abrogé la version précédente.

L'annexe B révisée aux RU ATMF comporte des dispositions simplifiées par rapport à la version précédente. Le champ d'application et les règles régissant les dérogations ont été révisés et les compétences des autorités compétentes des États parties ont été renforcées. Toutes les tâches et fonctions du Secrétaire général de l'OTIF ont été éliminées.

Des lignes directrices pour l'octroi ou le rejet des dérogations sont incluses dans le même document que les règles elles-mêmes, ce qui devrait aider les autorités compétentes à appliquer ces règles de manière harmonisée.

La date d'entrée en vigueur de l'annexe B révisée aux RU ATMF est le 1^{er} janvier 2023.

Les échanges d'informations sur les causes des incidents et accidents

La CTE a établi une procédure d'échange d'informations sur les causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, avec pour base juridique l'article 16, § 4, des RU ATMF. Selon cette procédure, les États parties doivent informer le Secrétaire général de l'OTIF des causes des accidents, incidents et avaries graves en trafic international qui surviennent sur leur territoire. Le Secrétaire général doit alors rendre les informations notifiées accessibles via le site Internet de l'OTIF et émettre une lettre circulaire informant l'ensemble des autorités compétentes des informations publiées.

Ces informations sont disponibles via le site Internet de l'OTIF sous : [Activités > Interopérabilité technique > Rapports d'accident et d'incident](#).

La révision de l'annexe B aux RU ATMF concernant les dérogations

En 2021, la CTE a estimé que les RU ATMF devaient être révisées en ce qui concerne les entités chargées de l'entretien (ECE). Le champ d'application de la certification des ECE devait être élargi au-delà des wagons de marchandises, pour inclure tous les types de véhicules. De plus, des références obsolètes à la législation de l'UE devaient être biffées ou mises à jour.

Les modifications aux RU ATMF devant être décidées par la Commission de révision de l'OTIF, la CTE a demandé à la Commission de réviser l'article 3a, § 5, et l'article 15, § 2, des RU ATMF et de modifier le Rapport explicatif en conséquence.

Au deuxième semestre 2021, après que la CTE eut soumis sa demande à la Commission de révision, le Groupe de travail d'experts juridiques ainsi que la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale qui lui a succédé ont émis un avis juridique consultatif sur la reconnaissance mutuelle des certificats des entités chargées de l'entretien (ECE). La Commission ad hoc a estimé que le terme « reconnaissance mutuelle » ne devrait pas être utilisé pour ces certificats. Ce terme étant employé dans la demande la CTE à la Commission de révision, le vote sur les documents concernés a dû être reporté.

En juillet 2022, la CTE a proposé un nouveau libellé. En octobre 2022, la Commission de révision a adopté les modifications par voie de procédure écrite. Celles-ci devraient entrer en vigueur le 1^{er} novembre 2023.

Les textes adoptés sont publiés sur le site Internet de l'OTIF sous [Activités > Commission de révision > Notifications.](#)

Les registres de véhicules

À la suite d'une décision de la CTE, le Secrétaire général de l'OTIF a rappelé aux États parties leurs obligations au titre des spécifications des registres de véhicules. Il a également été demandé aux États parties de notifier à l'OTIF leur entité d'enregistrement et les coordonnées (adresse Internet) de leur registre de véhicules, ainsi que d'informer le Secrétaire général de la manière dont les utilisateurs autorisés peuvent accéder aux données enregistrées. La CTE a également prié le Secrétariat de l'OTIF de publier les informations sur le site Internet de l'OTIF sous la forme d'une liste de tous les registres de véhicules, y compris les informations sur comment contacter l'entité d'enregistrement de chaque État membre et comment les parties qualifiées peuvent obtenir des droits d'accès.

Les informations notifiées sont disponibles sous : http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3D-Technical-Interoperability/3D3-Registers/220405_Web_table_vehicle_registration_entities.pdf.

DÉVELOPPEMENTS DANS LE CHAMP D'APPLICATION DES RU EST

À sa 13^e session en septembre 2018, l'Assemblée générale a adopté les RU EST. Les RU EST énoncent les règles 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'UE 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 CTE prépare des projets d'annexes aux RU EST avant que les RU EST n'entrent en vigueur. Ainsi, ces projets pourront ensuite être adoptés sans délai par la CTE une fois les RU EST entrées en vigueur.

La première étape, en 2022, a été l'examen par la CTE des deux projets pour les deux premières annexes aux RU EST.

L'annexe A aux RU EST établira une méthode de sécurité commune (MSC) pour les exigences relatives au système de gestion de la sécurité devant être appliquée par les autorités de surveillance lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité.

L'annexe B aux RU EST établira une MSC sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les ECE.

Les projets d'annexes A et B aux RU EST sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF sous : [Activités > Interopérabilité technique > Commission d'experts techniques > Documents de travail > 2022](#).

Comme deuxième étape, toujours en 2022, le WG TECH a commencé la préparation des textes de l'annexe C aux RU EST concernant une procédure harmonisée pour la délivrance des certificats de sécurité. Le projet sera examiné par la CTE en 2023.

LA VEILLE ET L'ÉVALUATION

La veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les membres de l'OTIF

C'est en 2021 que la CTE a commencé la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF par les membres de l'OTIF. Elle est convenue d'une approche par étapes, avec pour commencer l'envoi aux États parties et à l'UE d'un questionnaire de 12 questions axées sur les thèmes suivants :

- savoir si et comment les États parties et l'UE ont mis en œuvre et appliquent les dispositions qui leur incombent selon les RU APTU et ATMF, leurs annexes et les PTU ;
- le champ d'application des dispositions, par exemple le nombre de véhicules et le volume de circulation reposant sur les RU APTU et ATMF, en tant que mesure quantitative de leur pertinence ;
- la pertinence des règles telle que la perçoivent les responsables dans les États parties et de l'UE, en tant que mesure qualitative de leur pertinence.

L'objectif de cette première étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF était de collecter des informations sur la mise en œuvre générale des dispositions par les États membres et l'UE.

En 2022, la CTE a examiné les résultats et conclusions de la première étape. Les réponses ont fourni des informations utiles qui ont alimenté le programme de travail de la CTE et les activités du Secrétariat. La CTE a décidé d'élargir son approche en matière de veille et d'évaluation pour :

- essayer d'obtenir un meilleur aperçu de la manière dont les véhicules sont utilisés en trafic international et des volumes de circulation en impliquant les organes représentatifs du secteur (par exemple, CER, ERFA, UIC et UIP) ;
- comprendre comment, dans la pratique, les organismes d'évaluation appliquent les règles et procédures d'évaluation des véhicules ou des types de véhicules pour vérifier s'ils sont conformes aux PTU ;
- comprendre comment, dans la pratique, les autorités compétentes appliquent les règles et procédures de délivrance des admissions de véhicules ;
- se faire une idée de la pertinence de la conformité aux PTU en ce qui concerne l'autorisation d'utilisation en trafic national dans les États parties.

Le WG TECH a préparé des propositions qui seront examinées par la CTE en 2023.



LA COOPÉRATION ET LA DISSÉMINATION

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'UE pour les chemins de fer et la DG Mobilité et transports est fondée sur l'arrangement administratif de 2020. Dans ce cadre, le département de l'interopérabilité technique a continué à étroitement coordonner ses activités avec ces deux partenaires. Il a participé en qualité d'observateur aux travaux de l'Agence relatifs au développement des STI, y compris concernant les exigences pour les voitures de voyageurs, les attelages automatiques numériques, les applications télématiques, un plan d'accréditation pour les organismes d'évaluation et la facilitation du transport combiné. L'objectif de cette participation est de s'assurer que les propositions sont compatibles avec la COTIF et qu'elles faciliteront l'interopérabilité entre les États parties membres et non membres de l'UE. Le département de l'interopérabilité technique a en outre participé en tant qu'observateur aux réunions du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) et aux réunions préparatoires de son groupe d'experts. C'est au sein du RISC que les États membres de l'UE rencontrent la Commission européenne pour s'exprimer sur les propositions législatives de l'UE. Enfin, le département de l'interopérabilité technique a participé en tant qu'observateur aux réunions du Forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF), initiative de l'UE visant à faire progresser la numérisation dans le secteur des transports et de la logistique. Le DTLF réunit des parties prenantes du public et du privé afin de faciliter le développement et la mise en œuvre de solutions numériques améliorant l'efficacité, la durabilité et la compétitivité du secteur.

Le département de l'interopérabilité technique a participé à divers séminaires de formation et réunions organisés sous l'égide du projet EUMedRail, coordonné par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. Il y a promu l'application de la COTIF et l'adhésion à l'OTIF des pays du sud de la Méditerranée.

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 a préparé des règles régissant comment le numéro unique attribué en vertu du Protocole de Luxembourg devrait à l'avenir être marqué sur les véhicules ferroviaires. Ces travaux se sont conclus en 2022.

Sur la base du mémorandum d'accord avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC), une réunion de liaison des directions a eu lieu en 2022, que le département de l'interopérabilité technique a coordonnée 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.

RÉUNIONS ORGANISÉES EN 2022

14^e session de la CTE
14-15 juin

46^e session du WG TECH
16 juin

5^e Groupe mixte d'experts pour la coordination, (conjointement avec le département du RID et la Commission européenne)
6 septembre

47^e session du WG TECH
7 septembre

48^e session du WG TECH
15-16 novembre

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

Lunesterline ANDRIAMAHATAHITRY

Chef du département de l'administration et des finances

La partie concernant le département de l'administration et des finances du programme de travail 2022-2023 approuvé lors de la 135^e session du Comité administratif rappelle les objectifs du département quant aux finances et aux ressources humaines, au projet de rénovation du siège et aux préparatifs à l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg. Globalement, les objectifs planifiés pour 2022 ont été atteints. Les paragraphes ci-après détaillent les réalisations pour chacun de ses objectifs.

MAÎTRISE DES DÉPENSES RÉCURRENTES ET DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT POUR LE PROJET DE RÉNOVATION

À sa 15^e session, l'Assemblée générale a fixé le cadre budgétaire pour la période 2022-2027. Le plafond des dépenses est de 4,2 millions CHF annuels pour les dépenses récurrentes et de 7,4 millions CHF au total pour les dépenses liées aux projets de rénovation du siège et de déménagement temporaire du personnel. Le budget prévisionnel 2022 approuvé par le Comité administratif respecte les plafonds de dépenses fixés par l'Assemblée générale.

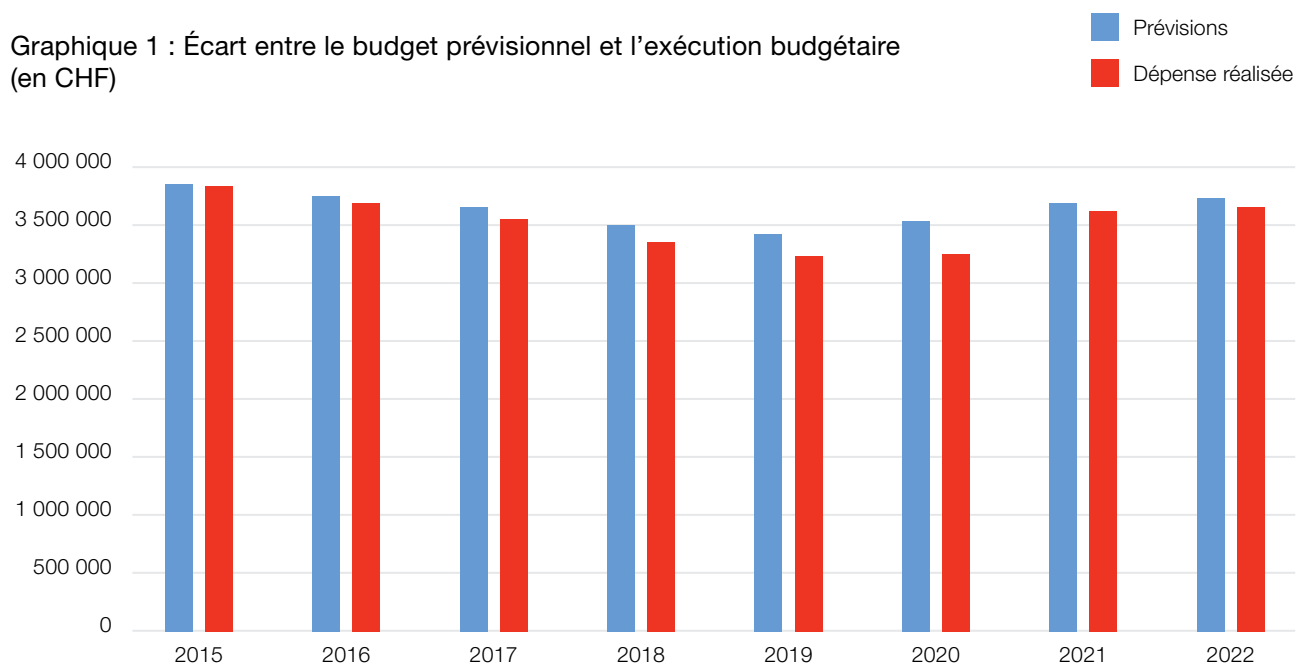
Performance budgétaire

Pour 2022, le Comité administratif a approuvé un budget de 3 721 779 CHF pour les dépenses récurrentes et de 402 642 CHF pour le projet de rénovation du siège, soit un budget prévisionnel de 4 124 421 CHF au total.

À la clôture de l'exercice 2022, les dépenses de l'Organisation s'élèvent à environ 3,964 millions CHF soit un taux d'exécution budgétaire d'un peu plus de 97 % du budget total approuvé.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution de l'écart entre le budget prévisionnel (hors rénovation) et le budget exécuté depuis 2015.

Graphique 1 : Écart entre le budget prévisionnel et l'exécution budgétaire (en CHF)



AJUSTEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

L'effectif du Secrétariat en 2022 reste stable en comparaison de l'année 2021, avec 21 personnes représentant 19,3 équivalents temps plein (ETP). L'organigramme du Secrétariat est disponible en ligne sur le site Internet de l'Organisation.

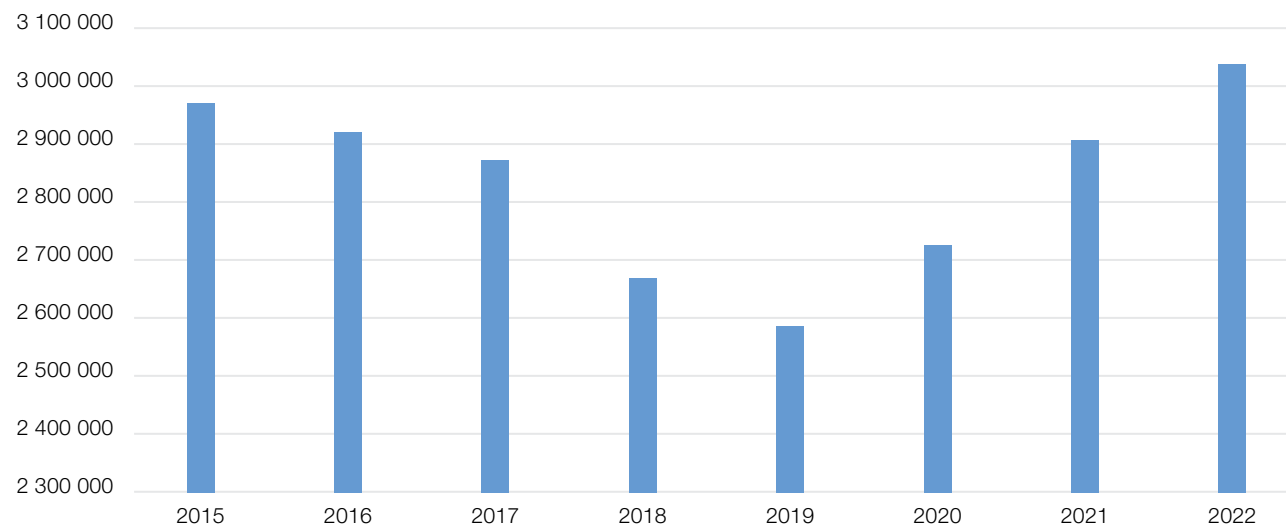
En 2022, le Comité administratif a approuvé le recrutement de deux personnes pour le département de l'administration et des finances et pour le département juridique. Cependant, les personnes recrutées rejoindront le Secrétariat en 2023.

Situation des dépenses de personnel

Au cours de la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2022, les dépenses de personnel se sont élevées à 3,035 millions CHF, soit un peu plus de 75 % des dépenses totales de l'Organisation qui s'établissent à 3,980 millions CHF (contre 78 % des dépenses totales pour la période de janvier à décembre 2021).

Le graphique ci-dessous montre l'évolution des dépenses de personnel depuis 2015.

Graphique 2 : Évolution des dépenses de personnel (en CHF)



Recrutements lancés en 2022

À sa 136^e session, le Comité administratif a approuvé la création d'un poste d'assistant administratif polyvalent / assistante administrative polyvalente à temps partiel (60 %) pour une durée de deux ans au sein du département de l'administration et des finances. En effet, le projet de rénovation, le projet de déménagement du Secrétariat dans des locaux temporaires, la mise en œuvre des recommandations de l'étude sur les ressources humaines, dont la révision de certaines dispositions du Statut du personnel, ainsi que la préparation de l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg nécessiteront une énorme organisation et engendreront une charge de travail importante pour le département de l'administration et des finances pour les deux prochaines années.

Au cours de la même session, le Comité administratif a également approuvé la création du poste de conseiller juridique principal / conseillère juridique principale au sein du département juridique à compter du 1^{er} mai 2023. Le ou la titulaire devra reprendre les tâches et fonctions de l'experte juridique qui partira à la retraite au 1^{er} janvier 2024, après la prolongation de son contrat.

AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL ET DES CONDITIONS D'EMPLOI DU PERSONNEL

La nouvelle directive interne sur le télétravail pour l'ensemble du personnel, fruit des échanges avec le personnel, a été adoptée en 2022. Le rapport intérimaire sur l'audit des ressources humaines a été présenté au Comité administratif à sa 136^e session.

Élargissement du télétravail à tout le personnel

Par suite des circonstances exceptionnelles résultant de la pandémie et dans l'optique de la rénovation du siège et du déménagement du personnel, l'option du télétravail reste une des meilleures options pour continuer à assurer la qualité et la continuité des services.

Une première directive interne sur le télétravail avait été adoptée par le Comité administratif en 2019, mais son application était limitée au département de la traduction de l'OTIF. Des discussions ont été engagées avec le Conseil du personnel depuis le dernier trimestre de 2021 afin d'élargir la possibilité de travailler à distance à l'ensemble du personnel. En effet, l'extension des possibilités de travailler à distance dans une structure de la taille de l'OTIF nécessite l'instauration de règles communes pour maintenir le lien entre les individus en télétravail et le reste du personnel, tout comme le lien entre le Secrétariat de l'OTIF et les États membres. La nouvelle directive interne sur le télétravail pour l'ensemble du personnel a été présentée à la 136^e session du Comité administratif et est entrée en vigueur au 1^{er} octobre 2022.

Étude sur les ressources humaines

La deuxième phase de l'étude sur les besoins en ressources humaines et sur les conditions d'emploi du personnel du Secrétariat a été lancée en mars 2022 et s'est conclue en juillet 2022 avec un rapport final soumis en août 2022.

La deuxième phase de l'étude était axée sur l'audit des ressources humaines et les possibilités d'évolution de carrière et comprenait une analyse du besoin en personnel actuel et futur compte tenu des missions de l'Organisation et des perspectives d'adhésions futures. Elle devait également permettre d'identifier les causes de problèmes particuliers, tels que l'accumulation d'heures supplémentaires et de jours de congé non pris. Le rapport final n'ayant été reçu par le Secrétariat qu'en août 2022, c'est le rapport intermédiaire soumis par le cabinet d'étude sélectionné qui a été présenté au Comité administratif lors de la 136^e session.

Le rapport final ainsi que les conclusions de l'étude concernant l'organisation, les méthodes de travail, l'attraction et la rétention des talents seront présentés et discutés lors de la 137^e session du Comité administratif en mai 2023.

PROJETS DE RÉNOVATION DU SIÈGE ET DE DÉMÉNAGEMENT TEMPORAIRE DU SECRÉTARIAT

Le projet de rénovation du siège, qui a occupé fortement le département, est en bonne voie. Les phases d'avant-projet et de projet de l'ouvrage ont été achevées selon le calendrier d'implémentation prévu. Le projet de déménagement temporaire lancé au dernier trimestre 2022 progresse selon le calendrier prévu.



État d'avancement du projet de rénovation du siège

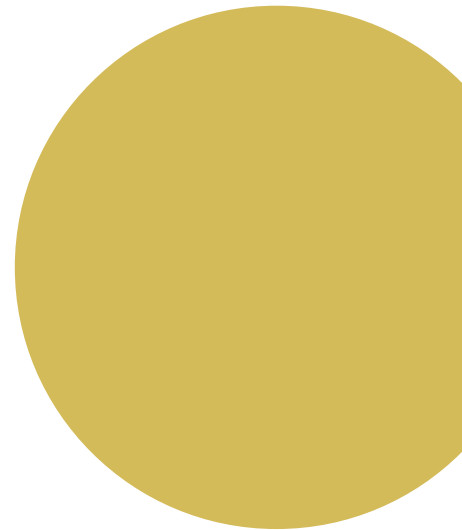
Le projet de rénovation du siège a bien progressé en 2022. Le contrat avec la maîtrise d'œuvre a été signé en janvier 2022 comme prévu.

En juin 2022, les objectifs des phases d'avant-projet et de projet de l'ouvrage ont été atteints avec la finalisation des concepts constructifs et matériaux, des concepts des ingénieurs et des spécialistes ainsi que des plans. De même, le calendrier détaillé jusqu'à la remise de clefs ainsi que le coût estimatif du projet ont été soumis et approuvés par le Comité administratif à sa 136^e session.

Les documents constituant le dossier de demande de permis de travaux ont été signés par le Secrétaire général fin juin 2022 et soumis aux autorités compétentes le même jour. La demande de permis de travaux a été approuvée par les autorités bernoises compétentes en novembre 2022, soit deux mois en avance par rapport au calendrier du projet.

Pour rappel, le Comité administratif à sa 134^e session a approuvé un financement mixte de la rénovation du siège : 20 % fonds de réserve et 80 % prêt par la Confédération suisse.

Le document technique pour la demande de prêt rédigé en commun par la chef du département de l'administration et des finances et le chef de projet de la maîtrise d'œuvre a été soumis au Département fédéral des affaires étrangères de la Confédération suisse avec la lettre de demande de prêt officielle le 2 septembre 2022.



Projet de déménagement temporaire du Secrétariat de l'OTIF durant les travaux de rénovation

Le début des travaux de rénovation est prévu en janvier 2024. Cependant, les premiers travaux de préparation tels que la dépollution du site ou la protection des œuvres d'art au siège de l'OTIF commenceront vers septembre 2023.

Pendant les travaux, le personnel de l'OTIF devra déménager dans des bureaux qui seront loués temporairement. Aussi, le déménagement est prévu en août 2023.

Le département de l'administration et des finances a contacté plusieurs agences immobilières dès novembre 2022. Le cahier des charges pour la location des locaux a été modifié pour tenir compte de la politique de télétravail. La surface des bureaux à louer a été revue à la baisse.

À la suite des visites, trois locaux ont été identifiés qui répondaient aux exigences du Secrétariat. Les trois options ont été présentées au personnel lors d'une session d'information du personnel en décembre 2022.

Le site retenu se trouve à l'adresse suivante :

Worbstrasse 201, 3073 Muri bei Bern.

Le Secrétaire général a informé le personnel du site choisi en décembre 2022.

POURSUITE DES PRÉPARATIFS PRÉALABLES À L'ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE DE LUXEMBOURG

En 2021, la 10^e session de la Commission préparatoire avait décidé, par procédure écrite, de confier à un groupe restreint composé des coprésidents 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'entreprise canadienne ISC et SITA sur la proposition de changement de contrôle du conservateur Regulis.

La négociation s'est poursuivie en 2022 et a également permis d'aboutir à un accord sur les modifications des contrats initiaux de 2014, devenues nécessaires pour intégrer notamment les évolutions technologiques depuis 2014 mais également l'évolution du rôle du Registre.

Lors de la négociation, les coûts pour l'OTIF pour assurer le secrétariat de l'Autorité de surveillance du Registre international ont également été revus à la hausse en raison des changements des conditions économiques. Pour rappel, conformément à la décision de la 7^e Assemblée générale, l'OTIF assurera cette fonction à l'entrée en vigueur du Protocole.

Le Comité administratif a été informé des résultats de la négociation. En novembre 2022, la 11^e Commission préparatoire a approuvé le projet d'avenant de transfert et les modifications apportées au contrat pour l'établissement et la gestion du Registre international des garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériel roulant ferroviaire).

Pour rappel, le Protocole de Luxembourg entrera en vigueur dans les États signataires lorsque les deux conditions ci-dessous seront remplies :

- dépôt du quatrième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion par un État. Le Protocole ferroviaire a été ratifié par le Luxembourg, le Gabon et la Suède, et l'Union européenne y a adhéré en 2009. Le Protocole a été signé par l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, la France, le Mozambique, le Royaume-Uni, et plus récemment en 2021 par l'Espagne et l'Afrique du Sud ;
- dépôt par le secrétariat (OTIF) auprès du dépositaire (UNIDROIT) d'un certificat confirmant que le Registre international est pleinement opérationnel.

Assurer des services linguistiques de haute qualité

LIVRER DANS LES DÉLAIS DES TRADUCTIONS DE GRANDE QUALITÉ

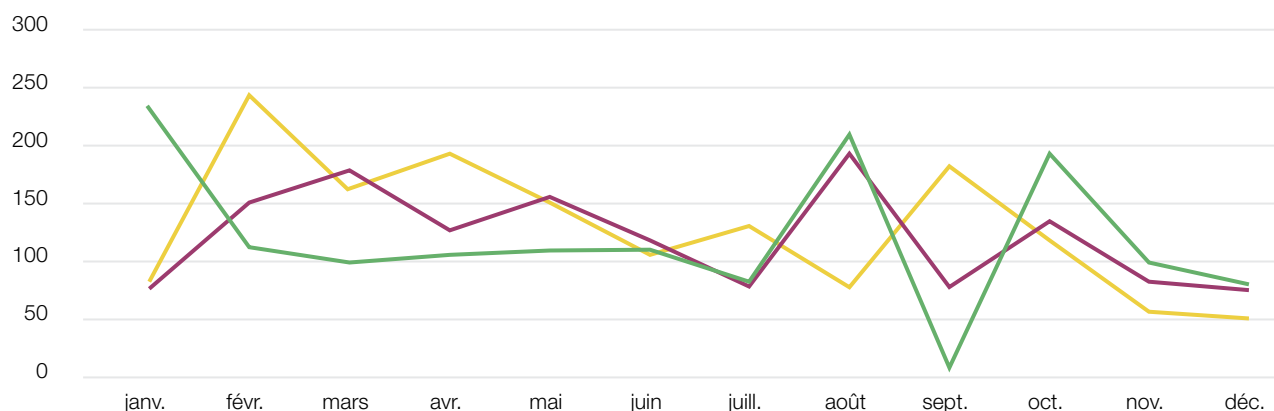
Joana MEENKEN
Chef du département de la traduction

Pour le département de la traduction, l'année 2022 peut être considérée comme une année somme toute « normale », sans événements particuliers. Les méthodes de travail déjà éprouvées ont été maintenues, notamment pour les coopérations externes et l'interprétation hybride. Des progrès ont également été réalisés dans les domaines de la terminologie et du code de rédaction.

Charge de travail représentée en graphiques

L'évolution et la ventilation du nombre de pages¹ par rapport à l'année précédente peuvent être aisément représentées 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.

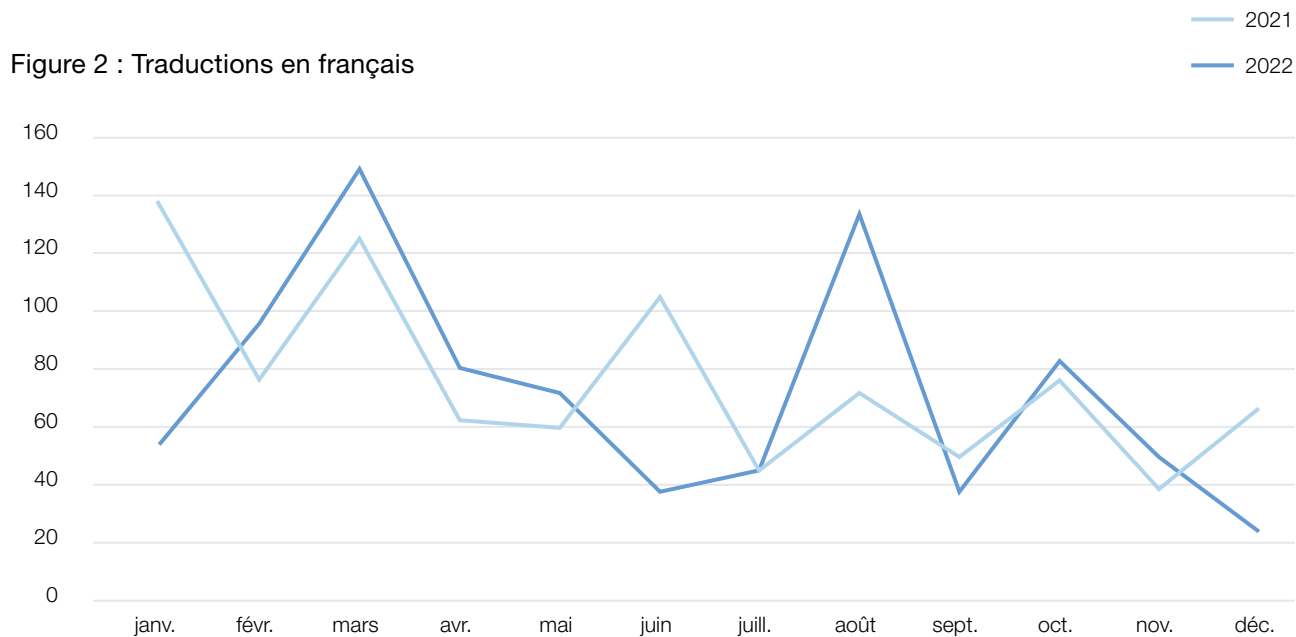
Figure 1 : Charge de travail dans les trois langues en 2022



Source : Propre représentation. Ce graphique et les suivants représentent la ventilation du nombre de pages normées sur l'année.

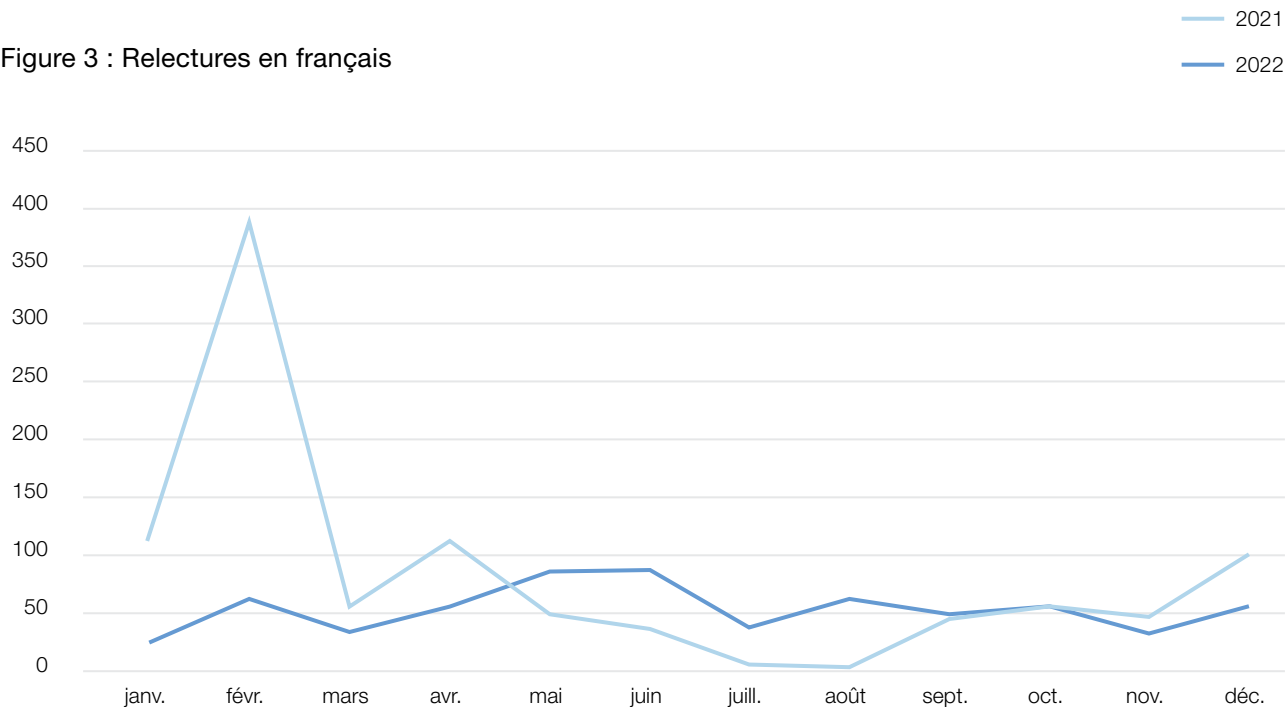
¹ Comme à l'accoutumée, la méthode de calcul se base sur une valeur de 330 mots par page normée. Dans d'autres organisations, ce nombre varie entre 250 et 350 mots par page normée.

Dans l'ensemble, la situation suit un schéma similaire à l'année précédente, bien que moins marqué, avec un début d'année particulièrement chargé en français et en allemand.



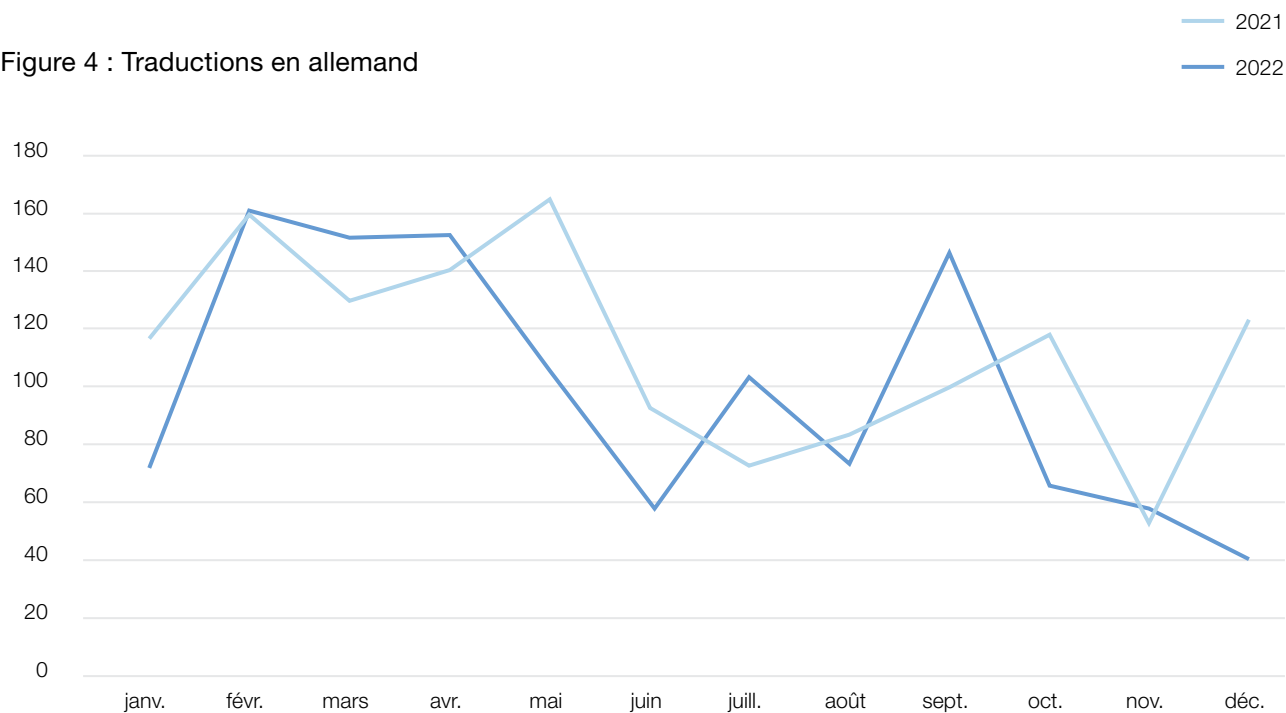
Alors que les courbes s'opposent de janvier à février, de mai à juillet ainsi que de novembre à décembre, elles sont dans l'ensemble parallèles de février à mai et de juillet à novembre. Cette différence en début d'année s'explique par une charge de traduction moindre pour le premier lot de documents pour la Commission d'experts techniques (CTE) en janvier et février. Le pic en mars est dû à la préparation de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale et au deuxième lot de documents pour la CTE ; le pic du mois d'août est principalement dû à la 3^e session de la Commission ad hoc.

Figure 3 : Relectures en français



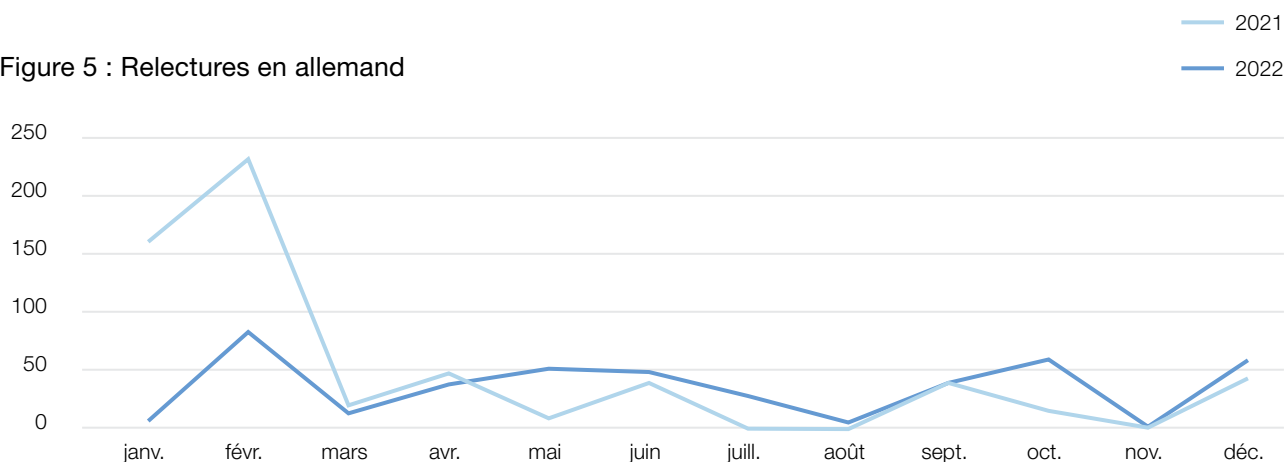
En matière de relecture, la charge de travail moindre par rapport à 2021 pour le premier lot de documents de la CTE est encore plus manifeste.

Figure 4 : Traductions en allemand



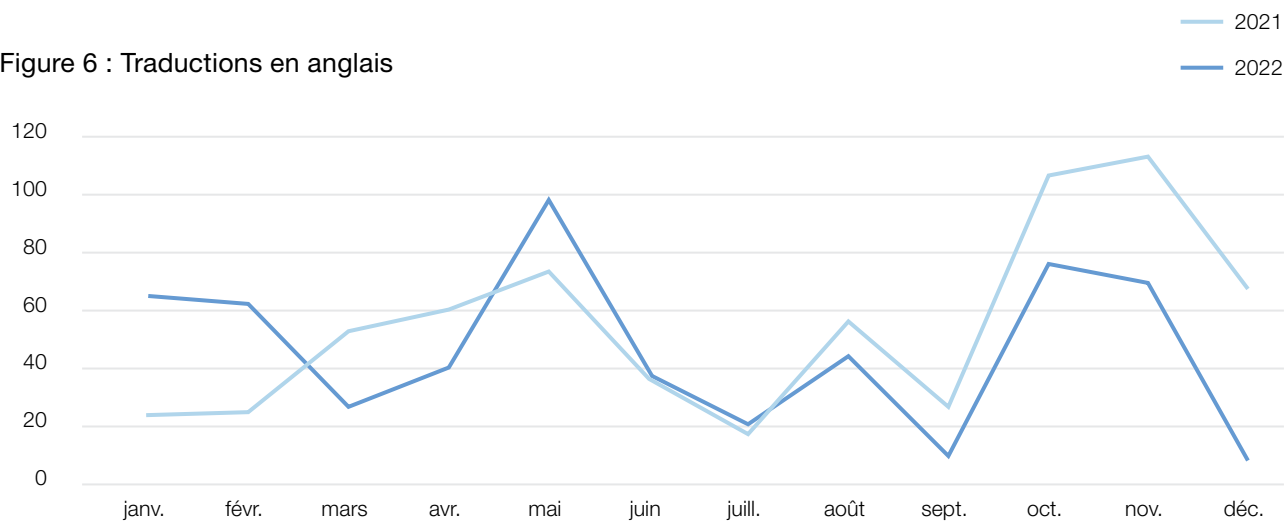
À l'exception du mois de décembre, les courbes sont dans l'ensemble parallèles, quoique légèrement décalées, et avec des fluctuations plus ou moins marquées. Comme en français, l'on peut remarquer que le premier lot de documents de la CTE a causé une charge de travail moins élevée qu'en 2021. Ce sont les mois de février (Commission ad hoc, administration, CTE), de mars (CTE, Commission ad hoc), d'avril (CTE, Réunion commune RID/ADR/ADN, administration) et de septembre (Commission ad hoc) qui ont été les plus chargés. De manière générale, la charge de travail au premier semestre reste plus élevée qu'au second.

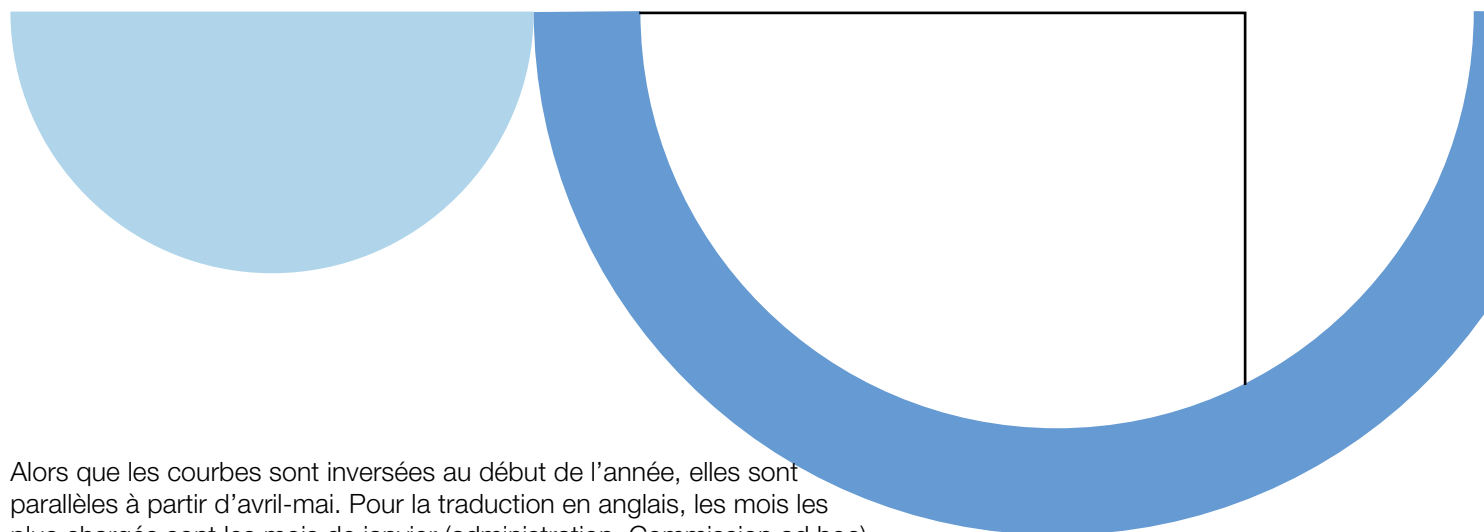
Figure 5 : Relectures en allemand



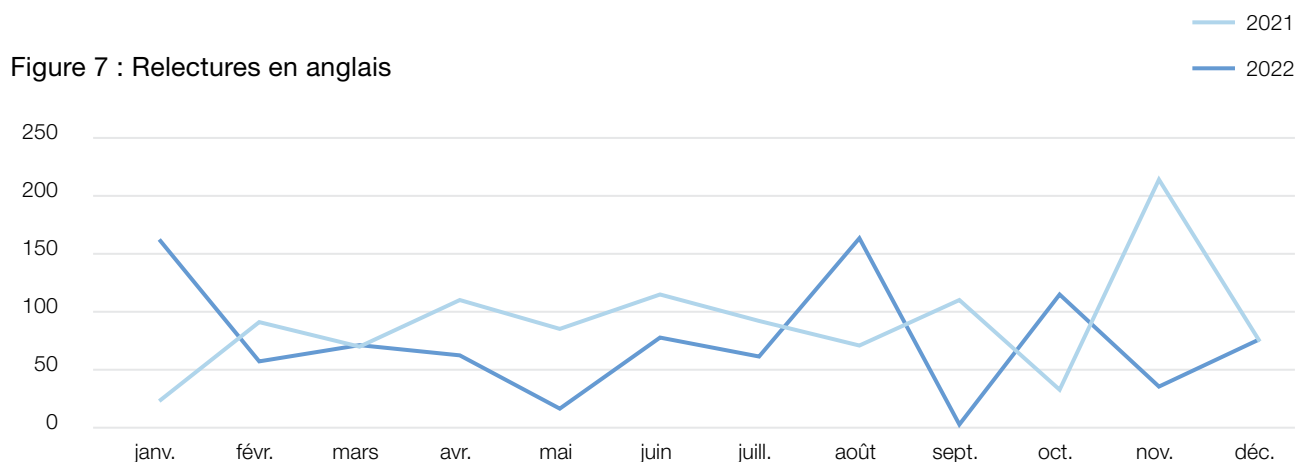
En dehors du pic en début d'année, expliqué sous les figures 2 et 3, la charge de travail pour l'allemand est relativement régulière tout au long de l'année et connaît peu de pics ou creux marqués, avec, comme en 2021, nettement plus de travail pour la traduction.

Figure 6 : Traductions en anglais





Alors que les courbes sont inversées au début de l'année, elles sont parallèles à partir d'avril-mai. Pour la traduction en anglais, les mois les plus chargés sont les mois de janvier (administration, Commission ad hoc), de mai (Commission ad hoc, RID), d'octobre (administration, RID) et de novembre (Commission ad hoc, RID). La charge de traduction légèrement accrue par rapport à 2021 s'explique par le fait qu'en 2022, davantage de textes ont été rédigés en français dans le département juridique et en allemand dans le département de l'administration et des finances.



En anglais, contrairement aux deux autres langues, la période la plus chargée est la fin de l'année. La raison en est que divers textes rédigés en anglais en vue de différentes réunions doivent être relus en novembre/décembre avant d'être traduits en début d'année suivante.

Bien que partiellement décalée et avec des fluctuations d'ampleurs différentes, la courbe reste dans l'ensemble parallèle. De plus, début et fin d'année peuvent être rapprochés, de manière à anticiper les prochains développements. Les pics en janvier, août et octobre sont à attribuer aux mandats provenant du département juridique, du département de l'interopérabilité technique et du département de l'administration (août).

Charge de travail exprimée en chiffres

Le tableau ci-dessous présente une comparaison du nombre de pages traduites et relues en 2020, 2021 et 2022.

	FRANÇAIS			ALLEMAND			ANGLAIS		
	Traduction	Relecture	Total	Traduction	Relecture	Total	Traduction	Relecture	Total
2020	549	575	1124	898	347	1245	469	824	1293
2021	898	1004	1902	1351	557	1908	722	1096	1818
2022	844	620	1464	1193	443	1636	560	889	1449

La charge de travail n'ayant que peu diminué en allemand et en français et n'étant pas équitablement répartie tout au long de l'année, la coopération avec des traducteurs et traductrices externes a été poursuivie ce qui a permis de décharger sensiblement le département de la traduction dans les périodes de pic. Au total, 244 pages² ont été externalisées pour l'allemand (contre 173 en 2021) et 122 pour le français (contre 98).

La réactivité des traducteurs et traductrices externes et la qualité de leurs traductions ont, cette année encore, apporté satisfaction. Au vu de la flexibilité offerte par cette solution et après analyse de la ventilation des externalisations sur l'année et de leur coût, il a été décidé de maintenir cette solution pour le moment.

Répartition en pourcentage par domaine

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

	FRANÇAIS				ALLEMAND				ANGLAIS			
	Traduction		Relecture		Traduction		Relecture		Traduction		Relecture	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
ADMINISTRATION	13,8%	20,3%	24,1%	13,9%	13,1%	21,7%	3,4%	12,5%	45,7%	22,2%	17,6%	11,7%
COMMUNICATION	11,4%	1%	15,6%	37,4%	6,5%	4,3%	29,2%	42%	5,6%	8,7%	6,6%	1,5%
DROIT	32,4%	31,4%	13,4%	18,6%	34,8%	33%	1,9%	8,7%	24,5%	40,5%	49,8%	41,8%
RID	4,3%	14,1%	0,1%	3,2%	15,1%	10,8	0%	0%	20,1%	27,8%	12,3%	2,7%
TECHNIQUE	37,3%	23,9%	46,8%	16,3%	25%	23%	65,4%	20,8%	0%	0%	10,4%	41,5%
DIVERS	0,8%	9,3%	0%	3,5%	5,5%	7,2%	0%	15,8%	4,1%	0,8%	3,2%	0,8%

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. Certains chiffres sont comparables à ceux de 2021, d'autres divergent significativement.

² Les traductions allemandes réalisées par le département du transport des marchandises dangereuses ne sont pas incluses dans les externalisations.

Concernant la *langue française*, c'est dans les catégories « Droit » et « Technique », comme en 2021, que la charge de travail en traduction a été la plus élevée en 2022. La catégorie « Administration » affiche une hausse car davantage de textes ont été rédigés en anglais dans le département de l'administration et des finances en 2022. Ce changement a pour autres conséquences une diminution du nombre de pages relues en français ainsi qu'une diminution considérable de pages traduites en anglais dans la catégorie « Administration ». L'augmentation notable dans la catégorie « Divers » est due à la traduction d'un document pour la FIPOI sur le projet de rénovation, qui devait lui être remis en français. En relecture, la charge de travail la plus élevée passe de la catégorie « Technique » à la catégorie « Communication » en raison de la baisse précédemment mentionnée du volume de travail dans le domaine technique..

Les chiffres pour la traduction en *langue allemande* sont majoritairement stables. Dans la catégorie « RID », une grande partie des traductions allemandes a été de nouveau réalisée par le département des marchandises dangereuses lui-même, car c'est à l'OTIF qu'il revient de préparer les documents allemands pour la Réunion commune, tandis que les versions anglaises et françaises, à l'exception des traductions d'originaux allemands, sont établies par l'ONU. 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 (42 %) dans la catégorie « Communication ».

Pour la *langue anglaise*, il apparaît qu'en 2022, c'est dans la catégorie « Droit » que la charge de travail a été la plus élevée à tous les égards. Comme expliqué plus haut, la diminution du volume des traductions dans la catégorie « Administration » est à mettre en parallèle avec la hausse en français. La valeur notable de 0 % pour la traduction dans la catégorie « Technique » est due au fait que les trois membres du département technique écrivent en anglais. La majorité des documents pour la CTE ont été relus en janvier 2022, et non en décembre 2021, contrairement aux années précédentes, ce qui explique l'augmentation de 30 % des relectures dans la catégorie « Technique ».

LES BASES DE DONNÉES TERMINOLOGIQUES ET LE CODE DE RÉDACTION

En matière de terminologie, les développements suivants peuvent être relevés :

- participation de la terminologie de l'OTIF à un séminaire de terminologie de plusieurs jours à Padoue intitulé « La terminologie numérique multilingue aujourd'hui. Conception, formats de représentation et systèmes de gestion » ;
- intégration dans la base de données terminologique de l'OTIF sur le RID de tous les termes définis au chapitre 1.2 du RID (FR, EN, DE, RU), ainsi que des modifications des éditions 2021 et 2023 ;

- ajout de la langue arabe dans la structure de la base de données RID (en vue de la traduction éventuelle du RID en arabe), ainsi que de quelques premiers termes arabes ;
- introduction des premières références interfiches.

En ce qui concerne le deuxième grand projet décidé en 2019, à savoir l'élaboration du code de rédaction interne de l'OTIF (voir programme de travail 2020-2021 approuvé en décembre 2019 par le Comité administratif), les recherches et l'élaboration du chapitre concernant le langage inclusif ont été engagées conformément à la décision³ prise par la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale à sa 2^e session.

L' INTERPRÉTATION

À la différence des années 2020 et 2021, lors desquelles certaines réunions s'étaient déroulées uniquement à distance, toutes les réunions multilingues de l'OTIF ont été organisées au format hybride en 2022. Il en a été de même pour l'interprétation, qui a été effectuée en partie sur place et en partie à distance. Les deux plateformes de vidéoconférence Zoom et Interprefy ont été utilisées. En 2021, Interprefy s'était avéré être le meilleur outil du point de vue des interprètes, notamment pour les réunions à distance, en raison de la « cabine virtuelle » ; cette solution coûteuse n'a en revanche plus été indispensable en 2022 puisque les interprètes se trouvaient majoritairement sur place. Davantage de personnes ont à nouveau participé aux réunions en présence en 2022, ce qui a permis d'avoir un son de meilleure qualité – en effet, même après plusieurs années d'expérience, les problèmes de son et de connexion semblent inévitables.

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

	2019	2020	2021	2022
ANGLAIS	22	15	19	20
ALLEMAND	16	11	19	19
FRANÇAIS	16	11	19	19

Le tableau dépeint une situation positive et presque inchangée par rapport à 2021. Toutes les réunions prévues ont pu avoir lieu. La différence d'une journée entre la cabine anglaise et les cabines française et allemande est imputable aux réunions du Groupe mixte d'experts pour la coordination, qui ne sont interprétées qu'en anglais.

³ Voir OTIF-22001-JUR 2 « Décisions 07.04.2022 / Beschlüsse 07.04.2022 / Decisions 07.04.2022 ».

Accroître la visibilité de l'OTIF

Sarah PUJOL

Responsable de la communication

L'année 2022 ouvrait le cycle biennal du nouveau programme de travail 2022-2023 et le département de la communication avait pour objectifs de maintenir le rythme des publications de l'OTIF et de continuer la dynamisation des outils numériques.

Le département de la communication est un département « support » pour les départements opérationnels de l'OTIF. Ainsi, il assure diverses missions dans les domaines – entre autres – de l'événementiel, de la coordination de projets éditoriaux et de la publication de documents sur le site de l'OTIF pour le compte des autres départements.

Enfin, le département de la communication répond aux demandes extérieures concernant les archives de l'Organisation.

LES PUBLICATIONS DE L'OTIF

Le Bulletin des transports internationaux ferroviaires

Le Bulletin est une publication prévue à l'article 23 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Il relate les activités des organes et du Secrétariat de l'OTIF. Il contient des informations utiles à l'application de la COTIF telles que les dernières modifications. Il donne également à lire des analyses sur des questions structurantes d'actualité du droit ferroviaire. Le Bulletin est publié sur le site Internet de l'OTIF.

2022 était la 130^e année d'édition du Bulletin dont le premier numéro est paru le 1^{er} janvier 1893. À cette occasion, un logo a été créé et inséré sur la première de couverture du Bulletin.



juin 2022



septembre 2022



décembre 2022

2022 : 130^e ANNÉE D'ÉDITION DU BULLETIN DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES !

- **JANVIER 1893** : Première édition du Bulletin des transports internationaux par chemins de fer en français et en allemand. Dès 1893, le Bulletin paraît chaque mois. Il contient les renseignements qui intéressent les acteurs du transport international de marchandises.
- **1923** : La périodicité et le contenu du Bulletin sont plus précisément et officiellement définis. Le Bulletin est mensuel et bilingue. À l'entrée en vigueur des conventions CIM et CIV, il contiendra les renseignements nécessaires à l'application de ces deux conventions internationales (transport de marchandises, transport des voyageurs et des bagages).
- **1977** : Le Bulletin est édité et distribué tous les deux mois.
- **1980** : La périodicité du Bulletin n'est plus officiellement définie. La publication du Bulletin demeure régulière mais le rythme est désormais libre. Le Bulletin sera tour à tour bimensuel et trimestriel au gré des besoins de l'Organisation et de l'actualité du droit de l'OTIF.
- **ANNÉES 2000** : Les photos font leur entrée dans le Bulletin corrélativement à la révolution numérique (apparition des appareils photo numériques et du premier téléphone-appareil photo) qui a rendu plus aisée l'impression des photos.
- **2002** : Le Bulletin est désormais publié en trois langues (français, allemand et anglais), l'anglais étant devenu une langue de travail avec la COTIF 1999.
- **2012** : Le Bulletin devient exclusivement numérique. À partir de 2012, le Bulletin n'est plus imprimé. Il devient électronique et disponible gratuitement en ligne sur le site Internet de l'OTIF.
- **2016** : Les numéros du Bulletin antérieurs à 2012 sont peu à peu mis en ligne et rendus disponibles sur le site Internet de l'OTIF.



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 2022, 21 communiqués de presse ont été publiés.

21 mars 2022 [Déclaration conjointe du Secrétaire général de l'OTIF et du Président du Comité de l'OSJD](#)

28 avril 2022 [L'interopérabilité technique, but partagé avec l'UE – la Conférence ERTMS 2022](#)

3 mai 2022 [À l'occasion de l'Assemblée générale annuelle du Rail Working Group](#)

12 mai 2022 [Marchandises dangereuses : dernières étapes pour le RID 2023](#)

17 mai 2022 [Documents de transport ferroviaire électroniques et documents de transport ferroviaire négociables : les Règles uniformes CIM en question](#)

19 mai 2022 [Middle East Rail 2022](#)

7 juin 2022 [La 14^e session de la Commission d'experts techniques](#)

9 juin 2022 [Les Journées bernoises 2022](#)

20 juin 2022 [Retrait des réserves de l'Estonie](#)

30 juin 2022 [Modification du RID](#)

21 juillet 2022 [Visite officielle en Azerbaïdjan](#)

25 juillet 2022 [Devenir « partie prenante enregistrée » au sein de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale](#)

22 août 2022 [136^e session du Comité administratif de l'OTIF](#)

29 août 2022 [Groupe mixte d'experts pour la coordination : cinquième réunion](#)

21 septembre 2022 [La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale : 3^e session à Londres](#)

18 octobre 2022 [Nouveau représentant permanent de la Belgique](#)

9 novembre 2022 [Publication du RID 2023](#)

15 novembre 2022 [Conférence finale d'EUMedRail](#)

18 novembre 2022 [Félicitations](#)

24 novembre 2022 [L'OTIF et le Comité des transports de la CESAP-ONU](#)

1^{er} décembre 2022 [Protocole ferroviaire de Luxembourg : Commission préparatoire](#)

Les journalistes de la presse spécialisée et généraliste sont régulièrement informés des activités de l'OTIF via les communiqués de presse. En 2022, les deux informations qui ont le plus retenu leur attention et qui ont été relayées sont :

- la déclaration conjointe OTIF-OSJD,
- le retrait des réserves de l'Estonie.

Le rapport d'activité et le programme de travail

Le département de la communication conçoit les mises en page du rapport d'activité et du programme de travail du Secrétariat de l'OTIF. Il en coordonne également l'édition.

Le rapport d'activité 2021, validé et publié en 2022, répondait au programme de travail 2020-2021.



L'aspect graphique du programme de travail a évolué pour la période 2022-2023. Ce programme de travail a été validé et publié en 2022.

Vidéos

Une vidéo « meilleurs vœux » est parue en fin d'année 2022 (<https://vimeo.com/780292258>). Pour des raisons budgétaires, le Secrétariat s'est limité à la production de cette unique vidéo.

LES OUTILS NUMÉRIQUES

Réseaux sociaux

L'Organisation est présente sur Flickr, LinkedIn et Twitter.

Sur Flickr, le département publie régulièrement de nouvelles photos illustrant l'activité de l'OTIF.

LinkedIn est le réseau social sur lequel l'OTIF compte le plus d'abonnés. En 2022, l'Organisation a obtenu 252 nouveaux abonnés contre 180 nouveaux abonnés en 2021 et 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 en moyenne de 9 % ; en 2021, il était de 6,8 % et en 2020 de 5,6 %. Avec plus de 5 %, en général, un taux d'engagement est considéré comme bon : cela signifie que la communauté est active et participe à la notoriété de l'OTIF.

En 2022, le nombre de publications sur LinkedIn a été presque doublé. Or, plus on est actif plus la communauté des abonnés est active.

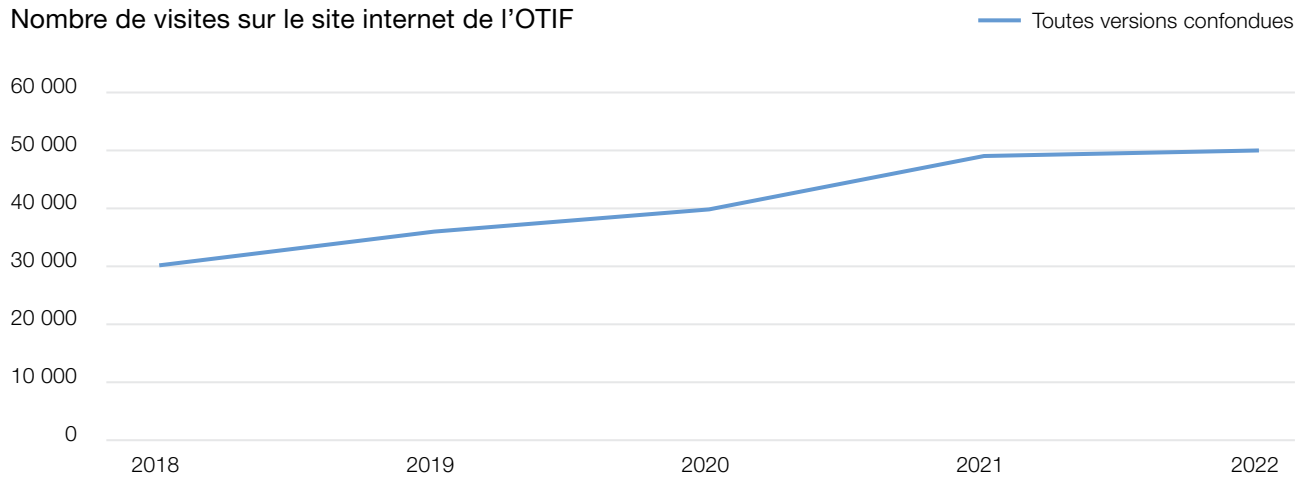
Sites Internet

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.

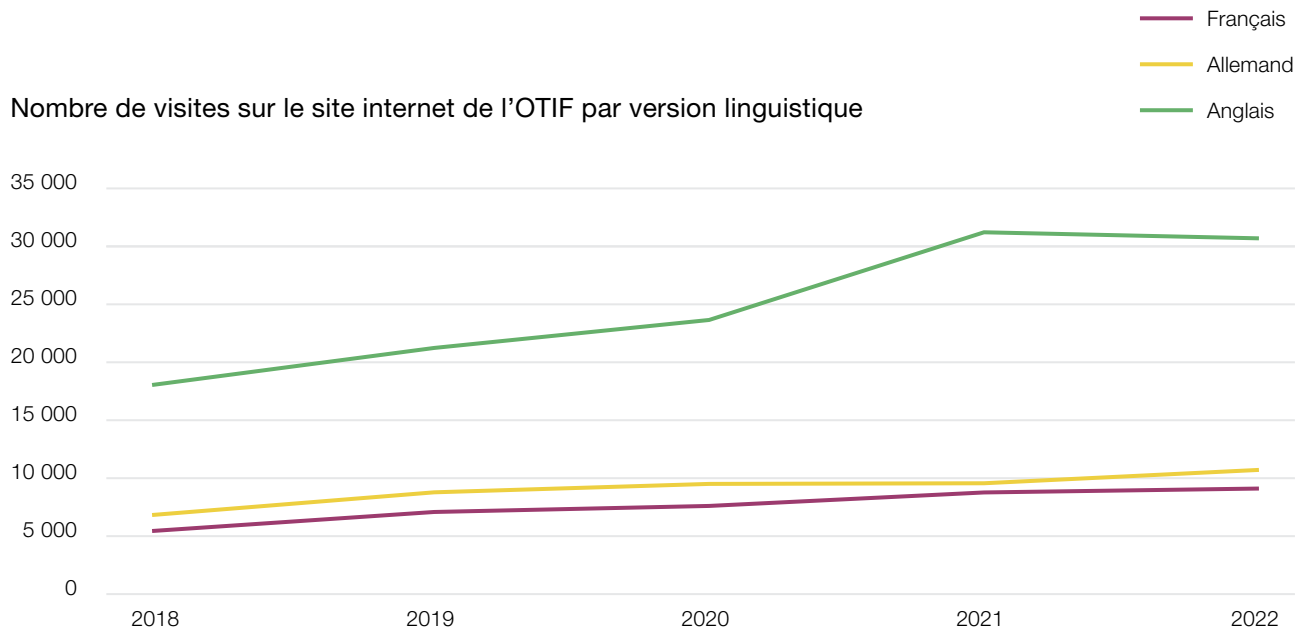
Dans le présent rapport d'activité 2022, comme dans les rapports précédents et suivants, nous écrivons « le site Internet » pour simplifier la compréhension sans qu'il s'agisse d'amenuiser la quantité et la qualité du travail réalisé. Il est donc important de préciser que concrètement, le département de la communication, avec le soutien du technicien webmestre et du département de la traduction, maintient et agit sur le site Internet selon un multiplicateur de 3.

En 2022, le site Internet a reçu plus de 50 000 visites. Comparé à l'année 2021, le nombre de visiteurs est resté stable.

Nombre de visites sur le site internet de l'OTIF



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



Les pages les plus vues par version linguistique :

FRANÇAIS	ALLEMAND	ANGLAIS
Page d'accueil	Page d'accueil	Page d'accueil
RID 2023	RID 2023	RID 2023
COTIF 1999	Marchandises dangereuses	COTIF 1999
Actualités/Presse 2022	Derniers documents	Convention (présentation de la COTIF)
Derniers documents	COTIF 1999	Membres
L'OTIF	Actualités/Presse 2022	Marchandises dangereuses
Travailler à l'OTIF	Documents de travail 2022/ Réunion commune RID/ADR/ADN	L'OTIF
Marchandises dangereuses	Notifications des États membres (RID 2023)	Actualités/Presse 2022
Membres	Réunion commune RID/ADR/ADN	Prescriptions et autres règlements (Interopérabilité technique)
Notifications des États membres (RID 2023)	L'OTIF	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 850 mises à jour et mises en ligne de documents ont été effectuées par le département de la communication de l'OTIF en 2022.

Lors du dernier trimestre 2022, le département de la communication a réalisé un sondage auprès des utilisateurs du site Internet afin de mesurer leur satisfaction et de mieux connaître leurs attentes. Les résultats sont globalement positifs et offrent des pistes d'amélioration.

Éditeur :
OTIF - Organisation
intergouvernementale pour les
transports internationaux
ferroviaires
Concept et maquette : Sarah Pujol,
Valerio Compagnone