

RAPPORT D'ACTIVITÉ

20
23



Un forum pour
l'uniformisation du droit
ferroviaire 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

TABLES DES MATIÈRES

●	Introduction	1
●	Un forum pour l'uniformisation du droit ferroviaire	2
	Organisations et associations internationales	9
	Promouvoir et accompagner l'adhésion à la COTIF	9
	Exercice des fonctions de dépositaire	9
●	Améliorer en permanence la sécurité du transport de marchandises dangereuses	10
	Les prescriptions sur les marchandises dangereuses communes aux différents modes de transport terrestre	10
	La Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent	18
	La coopération avec d'autres organisations	21
●	Le Groupe mixte d'experts pour la coordination	24
●	Promouvoir une interopérabilité technique fiable	26
	Développements concernant les RU APTU	27
	Développements concernant les RU ATMF	31
	Développements concernant les RU EST	31
	La veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF	32
	La coopération et la dissémination	33
●	Veiller au bon fonctionnement du Secrétariat et à une prestation efficace au service des États membres	34
	Contrôler le budget et adapter les ressources humaines	34
	Gérer les projets de rénovation du siège et de déménagement temporaire du Secrétariat	37
	Préparer l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg	39
●	Assurer des services linguistiques de haute qualité	40
	Livrer dans les délais des traductions de grande qualité	40
	Les bases de données terminologiques et le code de rédaction	46
	L'interprétation	47
●	Accroître la visibilité de l'OTIF	48
	Les publications de l'OTIF	49
	Les outils numériques	53

Liste des abréviations

ADN

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

ADR

Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route

ATF

Applications télématiques au service du fret

CCG

Conseil de coopération du Golfe

CEE-ONU

Commission économique pour l'Europe des Nations unies

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

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

ECE

Entité chargée de l'entretien

ECOSOC

Conseil économique et social des Nations unies

GEN

Prescriptions générales

IRS

International Railway Solutions

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

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]

TRACECA

Commission intergouvernementale du couloir Europe-Caucase-Asie

UE

Union européenne

UIC

Union internationale des chemins de fer

UNIDROIT

Institut international pour l'unification du droit privé

WG TECH

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



Introduction

Wolfgang KÜPPER

Le présent rapport d'activité de l'année 2023 clôt le programme de travail 2022-2023.

En plus des contributions des différents départements, le programme de travail 2022-2023 introduisait les « objectifs généraux » suivants :

- Décisions de la 15^e Assemblée générale de l'OTIF
- La veille et l'évaluation des instruments juridiques
- La complémentarité du programme de travail et de la stratégie à long terme
- Les ressources humaines et financières
- La numérisation
- Des méthodes de travail appropriées pour le Secrétariat de l'OTIF

D'importants progrès ont été réalisés dans tous ces domaines. Ainsi l'une des priorités de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a été de travailler sur les mesures pour la veille et l'évaluation des instruments juridiques de l'OTIF.

De plus, après de nouvelles discussions approfondies, la stratégie à long terme de l'OTIF va pouvoir, je l'espère, être approuvée par l'Assemblée générale à sa 16^e session en septembre 2024. Elle formera à l'avenir un complément essentiel au programme de travail biennal et au rapport d'activité annuel de l'OTIF.

Des évolutions notables ont également eu lieu, par exemple, dans le domaine des ressources humaines, avec la résolution de la stagnation des promotions et l'autorisation générale du télétravail.

Deux événements particuliers auxquels ont œuvré les départements sont à mentionner : d'une part la célébration du 130^e anniversaire des RU CIM et du 95^e anniversaire des RU CIV ; d'autre part la publication de lignes directrices pour l'utilisation d'un langage inclusif. Une belle illustration de la diversité des activités !

Soulignons en outre que tous les travaux et activités ont été réalisés alors même que se concluait la phase de planification intensive pour la rénovation du siège de l'OTIF et que le Secrétariat déménageait dans des locaux temporaires. Tout a pu être mené de front par le Secrétariat.

Par ailleurs, l'année 2023 a également amené son lot d'événements impondérables affectant directement le domaine ferroviaire et dont les conséquences pour l'OTIF ne peuvent encore être prédites, avec par exemple sur le plan géopolitique la poursuite de la guerre en Ukraine.

Enfin, une dynamique positive est à observer en ce qui concerne le Protocole de Luxembourg dont l'entrée en vigueur va devenir réalité, dix-sept ans après son adoption, l'OTIF s'appropriant à assumer sa nouvelle tâche de secrétariat de l'Autorité de surveillance.

Un forum pour l'uniformisation du droit ferroviaire

Aleksandr KUZMENKO
Chef du département juridique

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 dépositaire, à l'adhésion à la Convention, ainsi qu'à l'interprétation et à l'application de la Convention proprement dite 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 2023 : la 4^e session s'est tenue à Berne au format hybride du 18 au 20 avril 2023 ; la 5^e session s'est tenue à Berne au format présentiel du 7 au 9 novembre 2023.

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

Conformément à son programme de travail 2022-2024, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a étudié les règles de droit international et de l'OTIF ainsi que la pratique pertinente concernant la suspension et l'extinction de traités et de la qualité de membre (y compris la limitation de certains droits).

Après des discussions préliminaires à ses 3^e et 4^e sessions, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a mené une discussion approfondie en sa 5^e session et a décidé de poursuivre ses travaux sur la question de savoir si la COTIF devrait être modifiée pour inclure des dispositions complémentaires concernant la suspension et l'extinction de la COTIF et/ou de la qualité de membre de l'OTIF d'un État membre particulier. À cette même session, la Commission ad hoc a également décidé de créer un groupe de travail ad hoc chargé de préparer une proposition visant à fournir des principes réglementaires fondamentaux ou des projets de modifications à la COTIF sur le sujet. À sa 6^e session, la Commission ad hoc examinera les conclusions du groupe de travail ad hoc.

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

Conformément à son programme de travail 2022-2024, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a examiné les exigences juridiques pour l'utilisation et l'acceptation de documents signés électroniquement (pouvoirs, lettres, approbations, réserves, notifications dépositaires, etc.) dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres.

À sa 5^e session, la Commission ad hoc a examiné, sur la base d'un document initial préparé par le département juridique, la question de l'utilisation des documents électroniques dans les relations publiques internationales, ainsi que les initiatives régionales et nationales en la matière. À cette même session, à l'issue d'une discussion approfondie, la Commission ad hoc a décidé qu'une recommandation devait être préparée par le Secrétariat pour examen et adoption par la Commission ad hoc, en tenant compte des principes généraux suivants :

- les communications officielles entre l'OTIF et ses membres devraient être classées en deux catégories :
 - les communications « qualifiées », qui nécessitent actuellement des documents originaux papier (instruments) signés par une autorité étatique prédéterminée et attestant de l'intention de l'État d'être lié ou exprimant sa position officielle,
 - les communications « simples », pour lesquelles des copies scannées, des courriels et des documents signés au moyen d'images numériques des signatures sont acceptés ;

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

Il est prévu qu'à sa 6^e session, la Commission ad hoc adopte une recommandation sur l'utilisation de signatures électroniques dans les communications officielles entre l'OTIF et ses membres.

Questions juridiques – L'application des RU CUI aux installations de service

Conformément à son programme de travail 2022-2024, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a examiné la question de l'application des RU CUI aux installations de service. Il s'agissait en particulier de déterminer si les RU CUI s'appliquent et dans quelle mesure.

À sa 4^e session, la Commission ad hoc a examiné un document initial présentant des réflexions générales concernant les RU CUI, un bref tour d'horizon des règles d'interprétation applicables et un examen du champ d'application des RU CUI. À sa 5^e session, la Commission ad hoc a adopté l'avis juridique consultatif sur l'interprétation des RU CUI. Les conclusions suivantes ont été tirées dans l'avis juridique :

- Les RU CUI s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des RU CIV et des RU CIM. Les RU CUI ne portent pas atteinte au droit public appliqué par les membres de l'OTIF concernant l'infrastructure ferroviaire et l'accès à celle-ci, et lui sont complémentaires.
- Il y a utilisation internationale de l'infrastructure dans deux cas, à savoir lorsque soit une capacité d'infrastructure internationale, soit des capacités d'infrastructure nationales successives sont nécessaires à la circulation d'un train d'un lieu à un autre.
- Il est nécessaire de garantir une interprétation harmonisée et complémentaire des RU CUI et du droit public appliqué par les membres de l'OTIF afin d'éviter les conflits entre deux régimes juridiques et de permettre l'application des RU CUI. Si l'infrastructure ferroviaire était définie dans les RU CUI d'une manière qui irait au-delà de la définition correspondante dans le droit interne, le champ d'application du contrat d'utilisation s'étendrait alors au-delà de l'infrastructure ferroviaire à laquelle l'accès est accordé, ce qui serait contradictoire. Par conséquent, déterminer ce qui constitue une « infrastructure ferroviaire » aux fins des RU CUI doit se faire en deux temps. Premièrement, c'est le droit public appliqué par le membre de l'OTIF qui détermine ce qui constitue une infrastructure ferroviaire et quelles sont les conditions d'accès à celle-ci. Deuxièmement, seule l'infrastructure ferroviaire telle que définie par le droit public applicable d'un membre de l'OTIF et remplissant les conditions énoncées à l'article 3, a), des RU CUI peut faire l'objet d'un contrat d'utilisation au titre des RU CUI.

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

Conformément à son programme de travail 2022-2024, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a examiné l'introduction du langage inclusif dans les instruments juridiques de l'OTIF.

À la lumière des discussions et décisions à ses 1^e et 2^e sessions, la Commission ad hoc a examiné à sa 4^e session le projet de lignes directrices sur l'utilisation d'un langage inclusif, quelques principes généraux pour l'utilisation d'un langage inclusif dans les instruments juridiques pertinents et de possibles moyens de garantir que les lignes directrices restent un instrument vivant, les membres de l'OTIF étant consultés le cas échéant sur leur mise à jour. Au terme d'une discussion approfondie, la Commission ad hoc :

- a réitéré la conclusion tirée à sa 2^e session, à savoir que les instruments juridiques de l'OTIF n'ont pas d'effet discriminatoire ;
- a réitéré la décision prise à sa 2^e session, à savoir d'appuyer sur le principe l'utilisation d'un langage inclusif dans les instruments juridiques de l'OTIF ;
- a réitéré la réflexion formulée à sa 2^e session, à savoir que, dans un premier temps, l'introduction d'un langage inclusif devrait être limitée 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, y compris les avis de vacance ;
- a recommandé que le langage inclusif ne soit utilisé dans les instruments juridiques concernés que si la clarté, la lisibilité, la sécurité juridique et la cohérence des textes dans les trois langues de l'OTIF sont garanties ;
- a recommandé que le langage inclusif soit utilisé de manière systématique dans l'intégralité des instruments juridiques concernés ;
- a recommandé que le Secrétariat veille à l'utilisation cohérente du langage inclusif dans les instruments juridiques pertinents au moyen de lignes directrices sur l'utilisation du langage inclusif, le Secrétariat devant publier ces lignes directrices et les tenir à jour, si nécessaire en consultation avec les membres de l'OTIF ;
- a reconnu que l'application des lignes directrices juridiquement non contraignantes sur le langage inclusif au sein de l'OTIF n'aurait en aucun cas d'effet sur l'ordre juridique des membres de l'OTIF.

Après consultation des membres de l'OTIF, le Secrétariat a publié les [Lignes directrices sur l'utilisation du langage inclusif](#).

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

Conformément à son programme de travail 2022-2024, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a déterminé, par la veille et l'évaluation, comment la numérisation et lesquels de ses aspects particuliers devraient être soutenus et/ou réglementés par l'OTIF.

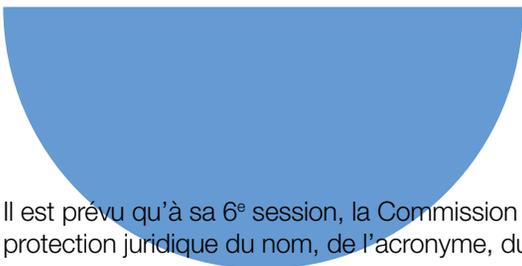
À sa 5^e session, la Commission ad hoc a poursuivi les discussions entamées à ses 2^e et 3^e sessions et a en particulier examiné un document initial préparé par le département juridique. Ce document initial présentait les informations générales et l'analyse nécessaires pour évaluer la pertinence de la réglementation des contrats de transport international de marchandises selon les RU CIM pour le transport sans papier. À sa 5^e session, la Commission ad hoc a examiné le document initial et a chargé le Secrétariat de préparer pour la 6^e ou la 7^e session un document de travail analytique énonçant de possibles modifications aux RU CIM visant à faciliter l'utilisation des documents électroniques de transport ferroviaire. Le Secrétariat prévoit de soumettre le document de travail analytique à la Commission ad hoc pour examen lors de sa 7^e session, si le mandat de la Commission ad hoc est reconduit.

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

Conformément à son programme de travail 2022-2024, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a examiné les exigences juridiques pour garantir la protection juridique du nom, de l'acronyme, du logo et des œuvres de l'OTIF et déterminer les mesures à prendre à cet effet. Le département juridique du Secrétariat a préparé un document initial fournissant les informations générales nécessaires et une analyse des mesures possibles pour améliorer la protection juridique du nom, de l'acronyme, du logo et des œuvres de l'OTIF.

À l'issue de l'examen du document initial à sa 5^e session, la Commission ad hoc sur la coopération :

- a chargé le Secrétariat de préparer une politique de droit d'auteur, incluant la publication en libre accès, en tenant compte des différents types de document publiés par l'OTIF ;
- a estimé que l'Assemblée générale devrait approuver le logo et le drapeau de l'OTIF et adopter des lignes directrices sur l'utilisation du nom, de l'acronyme, du logo et du drapeau de l'OTIF.
- a chargé le Secrétariat de préparer un projet de lignes directrices sur l'utilisation du nom, de l'acronyme, du logo et du drapeau de l'OTIF pour discussion à la prochaine session de la Commission ad hoc ;
- a chargé le Secrétariat de procéder à l'enregistrement des « armoiries » de l'OTIF conformément à l'article 6^{ter} de la Convention de Paris sur la protection de la propriété industrielle.



Il est prévu qu'à sa 6^e session, la Commission ad hoc examine encore la protection juridique du nom, de l'acronyme, du logo et des œuvres de l'OTIF.

Coopération internationale – Produire un guide sur la COTIF, sa mise en œuvre et son application par les associations internationales

Conformément à son programme de travail 2022-2024, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a clarifié les rôles et responsabilités des associations internationales concernant la mise en œuvre et l'application de la COTIF, promouvant et facilitant ainsi la mise en œuvre et l'application uniformes de la COTIF.

À sa 5^e session, la Commission ad hoc s'est penchée sur le concept de guide sur la COTIF, sa mise en œuvre et son application préparé par le département juridique du Secrétariat. Le but du guide sur la COTIF, sa mise en œuvre et son application par les associations internationales est de décrire dans les grandes lignes le droit ferroviaire établi par la COTIF et de montrer les différents rôles et responsabilités des associations internationales concernant à l'application de la COTIF dans les transports internationaux ferroviaires au quotidien. Le guide devrait servir de référence pratique pour les membres de l'OTIF et les États intéressés par une adhésion à la COTIF, et surtout pour leurs acteurs ferroviaires respectifs. Il n'est pas destiné à remplacer ou répéter des documents existants, notamment le Rapport explicatif consolidé à la COTIF.

À la suite de l'examen du concept de guide à sa 5^e session, la Commission ad hoc a chargé le Secrétariat de préparer et publier, en coopération avec les associations intéressées, un guide sur la COTIF (droit des contrats), sa mise en œuvre et son application par les associations internationales. Le guide devrait être un document de type informatif. Le Secrétariat de l'OTIF et les associations internationales devraient veiller à ce que le guide soit un instrument vivant et tenu à jour. Le Secrétariat devrait consulter les points de contact de la Commission ad hoc avant la publication de la première édition, avant l'adoption de modifications substantielles dans les éditions suivantes et chaque fois que cela sera jugé utile. La mise à jour du guide et l'ajout d'informations sur les associations internationales et leurs instruments et outils ne constituent pas une modification substantielle du guide.

Il est prévu qu'à sa 6^e session, la Commission ad hoc examine d'autres questions relatives au guide.

La stratégie à long terme

Conformément à son programme de travail 2022-2024, la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale a prêté 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 4^e session, la Commission ad hoc a conseillé au Secrétaire général que la stratégie à long terme de l'OTIF soit structurée comme suit :

- *Vision* : En tant que forum international, l'OTIF devrait jouer un rôle central pour faire du rail l'épine dorsale d'un système de transport international durable et sans discontinuités.
- *Mission* : Promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international à tout point de vue (voir COTIF, article 2).
- Objectifs stratégiques :
 1. Assurer l'application effective et uniforme du droit de l'OTIF.
 2. Élargir l'application de la COTIF sur le plus large espace géographique possible.
 3. Veiller à ce que le droit de l'OTIF reste pertinent au fil du temps.
 4. Renforcer le rôle de premier plan de l'OTIF dans le transport ferroviaire international et contribuer à trouver des synergies avec d'autres organisations et associations internationales pertinentes.
 5. Contribuer à l'harmonisation et à l'unification des systèmes de droit ferroviaire international.

À la même session, la Commission ad hoc a révisé le plan d'action pour la mise au point de la stratégie de l'OTIF à long terme adopté à sa 2^e session. À sa 5^e session, la Commission ad hoc a également conseillé au Secrétaire général de mettre à jour la description des objectifs stratégiques et actions à la lumière des discussions menées en session. Conformément au plan d'action révisé, la Commission ad hoc, en sa 6^e session, fournira au Secrétaire général un avis final sur le projet de stratégie à long terme devant être soumis à l'Assemblée générale pour examen et décision à sa session ordinaire de septembre 2024.

Les RU CIM et RU CIV : retours d'expérience et perspectives

La 5^e session de la Commission ad hoc a été le cadre d'un événement anniversaire intitulé « Les RU CIM et RU CIV : retours d'expérience et perspectives », qui a connu un franc succès. Cet événement a mis en lumière un certain nombre de questions à examiner, y compris une possible révision des RU CIV et des RU CIM.

Ces questions devraient servir de base au programme de travail 2025-2027 de la Commission ad hoc, dans le cas où l'Assemblée générale déciderait de reconduire son mandat en septembre 2024.

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 2023, on notera en particulier la coopération avec les organisations et associations internationales suivantes : CIT, CCG, CEE-ONU, CESAP-ONU, CNUDCI, OCDE, OCE, OSJD, RNE, TRACECA et UIC.

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 2023, 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 2023, 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 2023

4^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale
18-20 avril 2023, Berne
(réunion hybride)

5^e session de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale
7-9 novembre 2023, Berne
(réunion présentielle)

Améliorer en permanence la sécurité du transport de marchandises dangereuses

Jochen CONRAD

Chef du département du transport des marchandises dangereuses

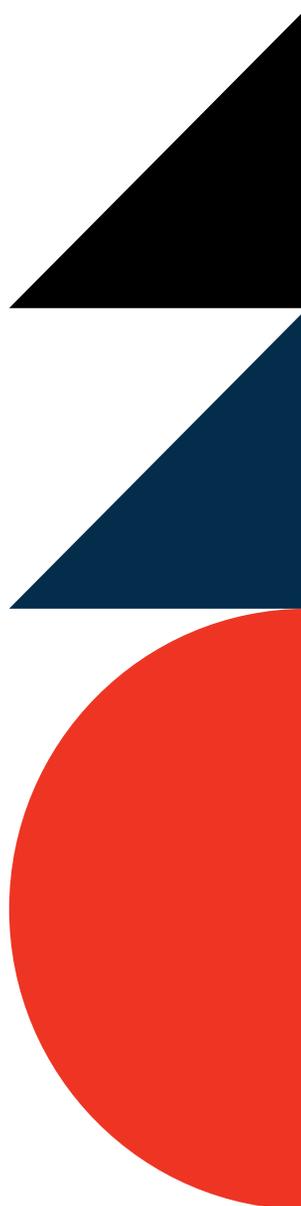
L'édition actuelle du RID est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023. À l'expiration de la mesure transitoire de six mois le 30 juin 2023, l'édition 2021 du RID a été définitivement remplacée.

La révision bisannuelle des prescriptions sur les marchandises dangereuses a constitué un point fort des activités du département du transport des marchandises dangereuses pendant l'année. Certaines décisions doivent toutefois encore être prises par la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars 2024, avant que la Commission d'experts du RID n'approuve définitivement toutes les modifications en mai 2024.

LES PRESCRIPTIONS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES COMMUNES AUX DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT TERRESTRE

La Réunion commune RID/ADR/ADN de la Commission d'experts du RID de l'OTIF et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) de la division des transports de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) 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 CEE-ONU.

En 2023, la Réunion commune s'est réunie pour une session hybride d'une semaine, à laquelle il était possible de participer en présence et à distance, ainsi que pour une session présentielle d'une semaine et demie.



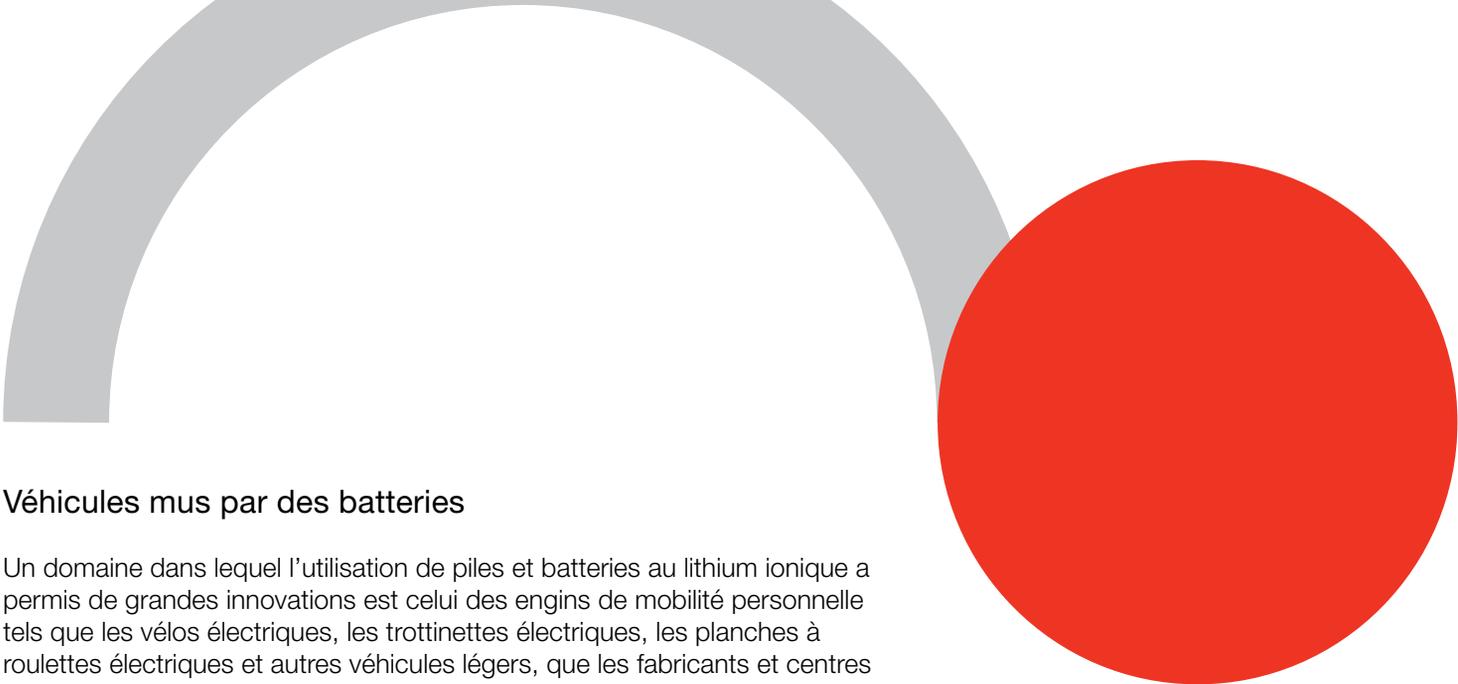
La Réunion commune s'est principalement penchée sur les travaux d'harmonisation du RID, de l'ADR et de l'ADN avec la 23^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. Le but de l'harmonisation avec les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses est de disposer autant que possible des mêmes prescriptions pour tous les modes de transport afin de faciliter le transport intermodal de marchandises dangereuses. Ces travaux ont été préparés pendant deux jours dans le cadre d'un groupe de travail ad hoc co-organisé par les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF. Parmi les nombreuses modifications en résultant, les questions ci-après sont à souligner en particulier.

Introduction de prescriptions pour le transport des batteries au sodium ionique

Les piles et batteries au sodium ionique constituent une alternative économique aux piles et batteries au lithium ionique puisque la matière première nécessaire – le sodium – est disponible de manière presque illimitée. Leur densité énergétique et leur performance énergétique sont certes plus faibles, mais elles offrent une plus grande sécurité car elles peuvent être transportées en état de décharge profonde, ce qui influence significativement le dégagement de chaleur et ainsi la stabilité thermique de la batterie pendant le transport.

En lien avec l'introduction de prescriptions pour le transport de piles et batteries au sodium ionique, deux nouveaux numéros ONU ont été prévus et le numéro ONU existant (UN 3292) a été limité aux piles et batteries contenant du sodium ou des alliages de sodium. Des exigences essentielles pour les piles et batteries au sodium ionique seront introduites dans les prescriptions de classification de la partie 2. Toutes les dispositions spéciales, instructions d'emballage et prescriptions de marquage et d'étiquetage applicables aux batteries au lithium s'appliqueront en principe aux batteries au sodium ionique. Néanmoins, pour tenir compte du fait que le danger présenté par les piles et batteries au sodium ionique est moindre, une nouvelle disposition spéciale sera également prévue, qui définira les conditions dans lesquelles les autres prescriptions du RID/ADR/ADN ne devront pas être appliquées. Des prescriptions d'épreuve pour les piles et batteries au sodium ionique figurent dans le Manuel d'épreuves et de critères.

En raison du cycle biennal de révision du RID, l'entrée en vigueur aura lieu au 1^{er} janvier 2025. Ce délai est apparu trop long et un accord particulier multilatéral a été établi afin de fournir dans l'intervalle une base juridique uniforme pour le transport de ces batteries dans différents États parties au RID.



Véhicules mus par des batteries

Un domaine dans lequel l'utilisation de piles et batteries au lithium ionique a permis de grandes innovations est celui des engins de mobilité personnelle tels que les vélos électriques, les trottinettes électriques, les planches à roulettes électriques et autres véhicules légers, que les fabricants et centres de distribution emballent généralement dans des boîtes en carton pour le transport.

Les nouveaux numéros ONU 3556, 3557 et 3558 vont être introduits pour les véhicules mus par des batteries au lithium ionique, des batteries au lithium métal ou des batteries au sodium ionique. Aux fins de leur transport, des parties du véhicule pourront être démontées du châssis pour mieux tenir dans l'emballage, à l'exception de la batterie qui devra rester dans le châssis du véhicule. Ces véhicules ne seront pas soumis aux prescriptions de marquage et d'étiquetage du chapitre 5.2 s'ils ne sont pas entièrement contenus dans des emballages qui empêchent une identification facile. Une nouvelle instruction d'emballage autorisera également les emballages non conformes et définira les exigences pour le transport sans emballage. Le numéro ONU 3171 existant ne s'appliquera plus qu'aux véhicules et équipements alimentés par des accumulateurs à électrolyte liquide, des batteries au sodium ou des batteries aux alliages de sodium, qui sont transportés avec ces batteries montées.

Disilane

Le disilane est un gaz liquéfié pyrophorique sous pression qui s'enflamme spontanément au contact de l'air. Appartenant au groupe des hydrures de silicium, ce gaz est utilisé dans l'industrie pour revêtir des produits de silicium et pour nettoyer les tranches (support pour composants électroniques) contenant du silicium. Cette matière est actuellement transportée sous la rubrique collective UN 3161 Gaz liquéfié inflammable, n.s.a, laquelle ne tient pas compte des propriétés pyrophoriques du disilane. Or celles-ci revêtent une grande importance puisque les matières pyrophoriques ne peuvent être transportées ni en avion-cargo, ni en avion de ligne.

Il a été décidé d'introduire le nouveau numéro ONU 3553, valable dans le monde entier, pour le disilane. Il sera soumis à l'instruction d'emballage P 200, applicable aux gaz, qui exige des fermetures étanches aux gaz pour les sorties des robinets des récipients à pression.

Objets contenant du gallium

Le gallium peut servir de substitut au mercure dans nombre de ses utilisations. L'utilisation de substituts aux produits contenant du mercure contribue à réduire les émissions nocives de mercure. Un nouveau numéro ONU 3554 pour le gallium contenu dans des objets manufacturés a été introduit et associé aux mêmes prescriptions de transport que le numéro ONU 3506 Mercure contenu dans des objets manufacturés.

Dispositifs d'extinction de feu contenant une matière pyrotechnique

Les systèmes d'extinction à aérosol offrent des avantages considérables par rapport aux systèmes d'extinction traditionnels, notamment du point de vue de l'encombrement et du poids. Les systèmes à aérosol sont de plus en plus utilisés dans des applications où la protection contre l'incendie était auparavant considérée comme trop coûteuse. Ils sont également privilégiés parce qu'ils ne posent pas de risques pour l'environnement ou pour la sécurité des espaces occupés, contrairement à d'autres solutions anti-incendie.

Ces dispositifs d'extinction de feu sont déjà présents à bord de différents moyens de transport, ainsi que dans des locaux techniques, des salles de serveurs et des centres informatiques, mais aussi dans des lieux de stockage de matières dangereuses. Très efficaces pour lutter contre les incendies impliquant des batteries au lithium, ils sont également utilisés dans les systèmes d'accumulateurs (p. ex. UN 3536) et comme dispositifs de sécurité supplémentaires dans les emballages dans lesquels sont transportés des piles et batteries au lithium, en particulier si celles-ci sont endommagées ou défectueuses. Certains constructeurs de véhicules électriques envisagent également leur utilisation dans les voitures électriques.

Ces dispositifs sont en règle générale activés par un composé pyrotechnique, qui déclenche la libération d'un agent d'extinction (ou d'un aérosol). Deux nouveaux numéros ONU seront introduits pour les dispositifs d'extinction de feu par dispersion. Le numéro ONU 0514 vaudra pour les objets remplissant les critères de la division 1.4, groupe de compatibilité S ; le numéro ONU 3559 vaudra pour les objets remplissant les critères d'exclusion de la classe 1. La nouvelle disposition spéciale 407 détermine lequel des deux numéros ONU est applicable. Par conséquent, le numéro ONU 3559, assigné à la classe 9, ne pourra être employé qu'avec l'approbation de l'autorité compétente du pays de fabrication, pour laquelle il devra être prouvé que l'agent d'extinction peut être utilisé en toute sécurité dans des espaces normalement occupés.

Utilisation élargie de matières plastiques recyclées

Pour tenir compte des initiatives mondiales visant à limiter les effets néfastes des activités humaines sur l'environnement (p. ex. le « pacte vert » de la Commission européenne, les objectifs de l'ONU relatifs à l'économie circulaire et au développement durable), il convient d'étendre davantage l'utilisation de matières plastiques recyclées dans la fabrication d'emballages de marchandises dangereuses. La définition des matières plastiques recyclées figurant dans le RID a été modifiée de façon à ce que puissent être utilisés non seulement les matières plastiques provenant d'emballages industriels, dont l'origine et l'utilisation sont parfaitement connues, mais aussi les plastiques provenant d'emballages dont l'origine et l'utilisation sont moins bien connues, p. ex. les plastiques recyclés issus de la collecte de déchets ménagers.

En raison des exigences élevées applicables aux emballages de marchandises dangereuses, il importera en particulier que chaque lot de matières plastiques recyclées présente une composition homogène, avec des caractéristiques conformes aux spécifications prévues. Dans le cadre d'un programme d'assurance qualité, il devra être consigné à partir de quels produits plastiques les matières plastiques recyclées ont été récupérées. L'on devra de plus savoir comment et pour quelles matières de remplissage ces plastiques ont été précédemment utilisés.

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

Transport d'aluminium fondu de numéro ONU 3257

Afin d'éviter le réchauffement énergivore du métal refroidi, c'est à l'état fondu que l'aluminium est transporté des fonderies aux usines de transformation, en particulier de l'industrie automobile. Le point de fusion de l'aluminium est d'environ 660 °C. Pour ce transport, ce sont donc des récipients isolés et munis d'un revêtement réfractaire – les cuves – qui sont utilisés. Considéré comme une marchandise dangereuse en raison de sa température élevée, l'aluminium fondu est transporté sous le numéro ONU 3257 Liquide transporté à chaud, n.s.a., relevant de la classe 9. Conformément à la disposition spéciale VC 3 figurant au 7.3.3.1 du RID/ADR, il est transporté suivant les conditions définies par l'autorité compétente du pays d'origine.

Des prescriptions pour la construction, le contrôle, le marquage et l'exploitation des cuves utilisées pour le transport d'aluminium liquide seront introduites dans une disposition spéciale pour le transport en vrac dans le RID/ADR 2025. Ainsi, l'isolation des cuves devra garantir que la température en surface ne dépasse pas 130 °C. De plus, personne ne devra pouvoir toucher la cuve dans des conditions normales de transport. Les véhicules routiers transportant les cuves devront être équipés d'un système de stabilisation.

Transport de déchets

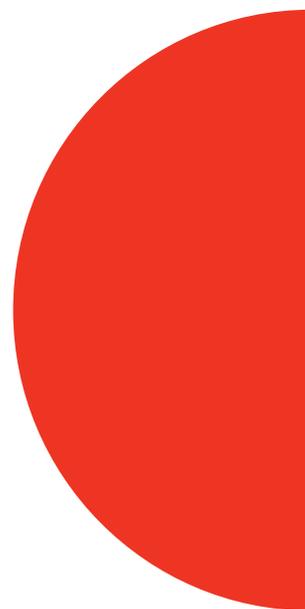
La Réunion commune a poursuivi ses travaux afin d'établir certaines facilitations pour diverses dispositions ne pouvant que difficilement être remplies dans le cas du transport de déchets dangereux :

– Transport de déchets contenant de l'amiante

Le transport en vrac de déchets contenant de l'amiante relevant des numéros ONU 2212 (Amiante, amphibole) ou 2590 (Amiante, chrysotile) n'est pas autorisé actuellement. Dès lors que des fibres d'amiante peuvent être libérées pendant le transport, seul un transport sous emballage est admis.

De grandes quantités de déchets solides contenant de l'amiante sont produites sur divers types de chantiers de bâtiments et travaux publics (p. ex. fraisage de la chaussée, démolition ou rénovation de bâtiments, élimination des terres contaminées à l'amiante). Les quantités à éliminer et les tailles des différents morceaux rendent très difficile l'application des instructions d'emballage. De plus, les autorités compétentes pour la sécurité au travail ont constaté que le risque d'exposition résultant de la libération de poussières cancérogènes ou fibres cancérogènes lors d'un remplissage dans des emballages conformes au RID/ADR est plus élevé que lors d'un chargement en vrac.

L'édition 2025 du RID/ADR autorisera, sous certaines conditions, le transport en vrac de déchets contenant de l'amiante. Des « conteneurs-bags », composés d'un sac intérieur et d'un sac extérieur, devront être utilisés dans le compartiment de chargement. Le sac intérieur devra permettre une fermeture étanche à la poussière, tandis que le sac extérieur devra garantir une résistance suffisante contre les chocs et contraintes survenant dans des conditions normales de transport. Les surfaces externes du conteneur-bag devront être décontaminées après le chargement et la fermeture.



– Transport de déchets dans des emballages intérieurs placés dans un même emballage extérieur

Les emballages combinés sont constitués d'un emballage extérieur et d'un ou de plusieurs emballages intérieurs. Normalement, les emballages extérieurs doivent être soumis aux épreuves visées au chapitre 6.1 avec les emballages intérieurs dont il est prévu qu'ils soient utilisés ensemble. Dans certaines conditions, des emballages intérieurs peuvent être utilisés dans des emballages extérieurs sans qu'ils aient auparavant été éprouvés ensemble.

Pour les produits d'origine, l'épreuve des emballages combinés ne pose pas de difficulté quant aux quantités de matières à transporter et représente un coût raisonnable. Lors de la collecte de déchets en revanche, il ne reste la plupart du temps qu'un emballage intérieur et pas d'emballage extérieur. Or, ces emballages intérieurs se présentent dans beaucoup plus de configurations que ne le prévoit la réglementation. Pour des raisons de sécurité, il n'est en outre pas réaliste de réemballer tous les déchets dans des emballages intérieurs déjà éprouvés.

L'édition 2025 du RID/ADR verra l'introduction de certaines facilitations permettant de placer des emballages intérieurs divers dans un même emballage extérieur pour le transport de déchets. L'emballage extérieur devra être soumis aux épreuves du groupe d'emballage I et contenir suffisamment de matériau de rembourrage pour empêcher le déplacement des emballages intérieurs. Lorsque des emballages intérieurs fragiles seront placés dans un emballage extérieur, un matériau absorbant devra également être prévu. Pour les emballages extérieurs en polyéthylène, la compatibilité chimique sera considérée prouvée dès lors que l'emballage aura été éprouvé avec tous les liquides de référence. Les emballages intérieurs devront être placés dans l'emballage extérieur par un personnel formé et compétent. Il devra être indiqué dans le document de transport qu'une telle facilitation a été appliquée. Ces facilitations ne seront pas applicables aux déchets des classes 1, 2, 6.2 et 7.

Transport d'urgence de marchandises dangereuses

Il arrive régulièrement que des déchets dangereux soient trouvés dans des lieux publics et doivent être transportés dans un endroit sûr et approprié. Il peut par exemple s'agir de déchets de drogue, d'artifices de divertissement et de bouteilles à gaz. Les prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses ne peuvent alors pas être respectées car une classification des marchandises dangereuses sur place n'est pas possible et les emballages trouvés ne sont plus réglementaires.



La Réunion commune est convenue que les prescriptions du 1.1.3.1 d) et e) (applicables aux transports effectués par les autorités compétentes pour les interventions d'urgence et aux transports d'urgence destinés à sauver des vies humaines ou à protéger l'environnement) autorisent les organismes publics (p. ex. police, douanes) à transporter des marchandises dangereuses dans le cadre de leurs fonctions pour la protection civile. Elle est également convenue que les prescriptions actuelles du RID/ADR/ADN sont suffisamment claires et qu'aucun complément n'est nécessaire.

Temps de retenue lors du transport de citernes contenant un gaz liquéfié réfrigéré

Le temps de retenue est le temps qui s'écoule entre le remplissage de la citerne avec un gaz liquéfié réfrigéré et le moment où la pression atteint, sous l'effet du flux de chaleur, la pression minimale assignée aux limiteurs de pression. Sachant qu'il est très difficile de déterminer un temps de retenue dans le cas où il reste une quantité limitée de gaz liquéfié réfrigéré dans une citerne vide non nettoyée, la question s'est posée de savoir si les prescriptions pour la détermination du temps de retenue pour les gaz liquéfiés réfrigérés s'appliquaient également aux citernes vides non nettoyées.

Il arrive régulièrement, lors du transport de citernes non nettoyées contenant des résidus de gaz liquéfiés réfrigérés, que les dispositifs de décompression s'activent car la pression résiduelle dans les citernes vides n'a pas été suffisamment abaissée. En transport ferroviaire, de tels incidents peuvent entraîner la fermeture des voies et l'intervention des pompiers. Ce problème ne se pose pas en transport routier, car le personnel de conduite peut prendre les mesures nécessaires pour réduire la pression.

Le RID/ADR 2025 verra l'introduction d'une nouvelle disposition selon laquelle la pression dans la citerne doit être abaissée à un niveau tel que les dispositifs de décompression ne peuvent pas s'activer pendant le transport. Un document d'orientation de l'Association européenne des gaz industriels, auquel il est déjà fait référence dans le RID/ADR, a également introduit des fiches de contrôle pour les wagons-citernes, citernes mobiles et conteneurs-citernes, dans lesquelles sont notamment listées les pressions résiduelles respectives des différents produits lors du transport de citernes vides.

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.

La 16^e session du Groupe de travail permanent a eu lieu à Londres du 20 au 23 novembre 2023.

Harmonisation avec la 23^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

En s'appuyant sur un document préparé par le département du transport de marchandises dangereuses, le Groupe de travail permanent a approuvé tous les textes adoptés par la Réunion commune en 2022 et 2023 et par lui-même en novembre 2022. Il a de plus repris toutes les modifications supplémentaires adoptées deux semaines plus tôt par le groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU compétent pour l'ADR (WP.15) qui étaient également pertinentes pour les chemins de fer.

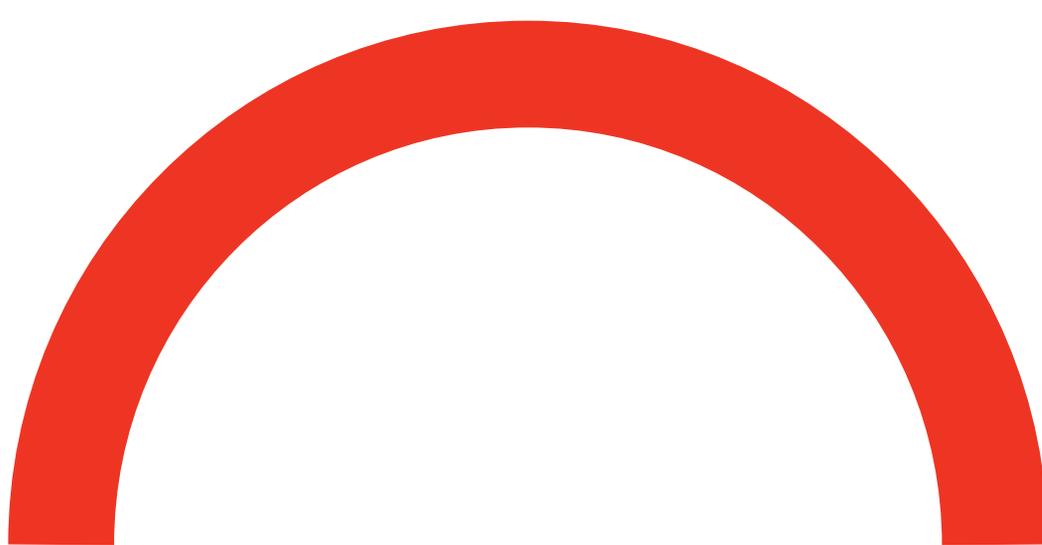
Publication d'interprétations du RID

Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a précédemment décidé de publier sur le site Internet de l'OTIF les interprétations données à différentes dispositions du RID. Ceci est particulièrement important lorsque le traitement de questions d'interprétation ne débouche pas sur une modification des prescriptions. Le Groupe de travail permanent a approuvé une interprétation préparée par le département du transport de marchandises dangereuses selon laquelle les prescriptions relatives au placardage s'appliquent également aux caisses mobiles.

Actualisation de plusieurs fiches UIC et d'IRS

L'Union internationale des chemins de fer (UIC) publie les « fiches UIC », lesquelles constituaient majoritairement des normes obligatoires du temps où les entreprises ferroviaires étaient encore des entreprises d'État. Ces fiches UIC sont progressivement transformées en « International Railway Solutions » (IRS), qui sont en partie normes et en partie meilleures pratiques.

Le RID comporte différents renvois aux fiches UIC et aux IRS. Le Groupe de travail permanent a examiné deux IRS remplaçant d'anciennes fiches UIC, ainsi que les modifications apportées à une IRS, et a approuvé une adaptation des renvois aux nouvelles éditions des IRS.



Recommandations du Groupe mixte d'experts pour la coordination

Le RID comporte à divers endroits des exigences techniques pour les wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses. Il prévoit ainsi plus précisément :

- une règle générale selon laquelle les wagons-citernes et wagons-batteries doivent pouvoir résister, avec la masse maximale admissible de chargement, aux sollicitations qui se produisent lors du transport ferroviaire ;
- une distance minimale de 300 mm entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir ;
- une capacité minimale d'emmagasinage dynamique de 70 kJ des tampons des wagons-citernes et wagons-batteries destinés au transport de gaz ;
- des dispositifs d'absorption d'énergie pouvant absorber au moins 800 kJ par côté frontal du wagon pour les wagons-citernes destinés au transport de certaines matières à l'état liquide et de gaz, ainsi que pour les wagons-batteries ;
- des mesures visant à empêcher les chevauchements de tampons et à limiter les dommages en cas de chevauchements ;
- la possibilité d'équiper les wagons destinés au transport de marchandises dangereuses de dispositifs de détection de déraillements.

Le Groupe de travail permanent a approuvé les propositions du Groupe mixte d'experts pour la coordination visant à transférer les exigences relatives aux véhicules listées ci-dessus dans les prescriptions techniques uniformes (PTU) applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international de l'OTIF et dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) du système ferroviaire de l'Union européenne afin de faciliter l'évaluation des exigences du RID par les organismes d'évaluation visés par les PTU et les organismes notifiés visés par les STI et de minimiser le dédoublement des contrôles et les contradictions dans le processus d'évaluation (voir infra la partie sur les travaux du Groupe mixte). Ce transfert facilitera également la future introduction des attelages automatiques numériques et d'autres exigences relatives à la sécurité.

Dans le RID ne figureront plus que les objectifs de sécurité généraux et des références aux PTU qui incluront à l'avenir les prescriptions de technique des véhicules précédemment contenues dans le RID.

Puisqu'en plus de la Commission d'experts du RID, la refonte des prescriptions doit encore être approuvée par la Commission d'experts techniques de l'OTIF, ainsi que par le Comité pour le transport de marchandises dangereuses et le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) de la Commission européenne, ces changements n'entreront en vigueur que le 1^{er} janvier 2027, en même temps que les modifications aux PTU et STI.

Traductions nationales du RID

Plusieurs États parties au RID ont répondu au souhait du département du transport de marchandises dangereuses et mis à disposition des liens vers leurs traductions nationales du RID en vue de leur publication sur le site Internet de l'OTIF. Le site Internet de l'OTIF propose désormais des liens vers les versions du RID de la Belgique, du Danemark, de l'Espagne, de la Finlande, de la Lettonie, de la Norvège, des Pays-Bas, de la République tchèque, de la Slovaquie et de la Suède.

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. Les organes compétents de l'OSJD ont également discuté de décisions de la Réunion commune et du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID concernant l'édition 2025 du RID, afin qu'elles puissent entrer en vigueur au 1^{er} juillet 2025.

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 62^e et 63^e sessions du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC). Les décisions prises lors de ces sessions sont incorporées dans la 24^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU) et seront reprises, dans le cadre de l'harmonisation, dans l'édition 2027 du RID.

Après l'introduction dans les éditions 2023 des règlements relatifs aux marchandises dangereuses des différents modes de transport de prescriptions pour la construction et le contrôle de citernes mobiles avec réservoir en matière plastique renforcée de fibres, c'est à présent le travail sur les prescriptions pour les équipements de service en matière plastique renforcée de fibres qui a pu être conclu.

Ont également pu être menés à terme les travaux visant à compléter la limite de volume actuelle des récipients à pression par une limite du produit pression-volume (produit pV). Ce produit pV doit permettre de limiter l'énergie physiquement emmagasinée – et indirectement l'énergie chimiquement emmagasinée – dans un récipient à pression et d'éviter des conséquences catastrophiques dans l'éventualité d'un incident pendant le transport.

Des prescriptions seront également introduites dans les éditions 2027 des règlements en ce qui concerne les batteries hybrides (batteries contenant des piles au lithium ionique et des piles au sodium ionique montées en série), lesquelles combinent les avantages de la haute densité énergétique des batteries au lithium ionique et de la capacité d'adaptation des batteries au sodium ionique dans les environnements à basse température. Grâce à ces avantages, l'utilisation de batteries hybrides devraient se répandre largement dans les secteurs de l'automobile et du stockage d'énergie.

L'hydrogène est appelé à jouer un rôle important dans la décarbonation des systèmes énergétiques. Il existe diverses solutions pour le transporter, qui doivent être prises en compte dans la réglementation. L'une de ces solutions consiste à lier chimiquement les molécules d'hydrogène à un substrat organique, l'avantage étant alors que dans des conditions normales de transport, l'hydrogène chimiquement lié ne peut pas être libéré. Cette nouvelle possibilité de transport devrait être prise en compte dans l'édition 2027 des règlements pour les différents modes de transport.

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.

RÉUNIONS ORGANISÉES EN 2023

Réunion commune RID/ADR/ADN
20-24 mars (hybride)

Groupe de travail ad hoc pour l'harmonisation des règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses
26-27 avril

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 (hybride)

Réunion commune RID/ADR/ADN
19-27 septembre

16^e session du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
20-23 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 du Groupe mixte 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 6^e session à Berne, le 6 septembre 2023, sous la forme d'une réunion hybride.

Le principal objet de cette réunion était l'adoption de recommandations pour des modifications visant à transférer dans les PTU et STI les exigences en matière de technique des véhicules applicables aux wagons destinés au transport de marchandises dangereuses qui ne figuraient jusqu'à présent que dans le RID, et à ne garder dans le RID que les objectifs de protection. Toute future proposition visant à modifier les dispositions des STI relatives au transport de marchandises dangereuses devrait être coordonnée au sein du Groupe mixte. La Commission d'experts du RID conserve la responsabilité de définir quelles exigences de construction ou d'équipement des wagons sont nécessaires pour le transport de matières particulières.

À la suite de la réunion du Groupe mixte, une lettre énonçant les recommandations de la 6^e session a été envoyé aux présidences des commissions et comités susmentionnés de l'OTIF et de l'UE.

Il est impératif que les modifications recommandées au RID, aux PTU et aux STI entrent en vigueur au même moment. Aussi le Groupe mixte a-t-il estimé que cette entrée en vigueur devrait avoir lieu soit au 1^{er} janvier 2025, soit au 1^{er} janvier 2027. Après plus ample analyse des délais à respecter et des procédures interdépendantes des commissions et comités, il est ressorti que c'est au 1^{er} janvier 2027 que les modifications devraient prendre effet.

Promouvoir une interopérabilité technique fiable

Bas LEERMAKERS

Chef du département de l'interopérabilité technique

Le département de l'interopérabilité technique traite des questions relevant des RU ATMF et des RU APTU (appendices F et G à la COTIF), qui concernent principalement l'admission des véhicules au trafic international et leur utilisation internationale. Il s'occupe également des questions relatives aux futures RU EST (appendice H à la COTIF) concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. Enfin, il fournit des services de secrétariat et d'appui fonctionnel à la Commission d'experts techniques (CTE) et à son groupe de travail permanent (WG TECH).

En 2023, la CTE a tenu sa 15^e session et le WG TECH ses 49^e, 50^e et 51^e sessions. Toutes ces réunions ont été organisées au format hybride, c'est-à-dire que la participation était possible en présence ou à distance. La CTE et le WG TECH ont rédigé et adopté des modifications aux règles relevant des RU APTU et ATMF et ont poursuivi la préparation de l'entrée en vigueur des RU EST en élaborant leurs futures annexes.

DÉVELOPPEMENTS CONCERNANT LES RU APTU

En vertu de l'article 20 de la COTIF et des RU APTU, la CTE est compétente pour adopter les prescriptions techniques uniformes (PTU). Les PTU sont régulièrement 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.

En 2023, l'UE a adopté des modifications à la plupart des STI. En conséquence, le WG TECH s'est mis à travailler à l'alignement des PTU sur les STI modifiées, en commençant par les PTU relatives aux wagons de marchandises. Les PTU modifiées seront proposées à la CTE pour adoption en 2024.

Dénomination courte de la PTU	Objet	Date d'entrée en vigueur de la dernière version	Activités en 2023
PTU GEN-A	Exigences essentielles	1.12.2017	Aucune
PTU GEN-B	Sous-systèmes	1.6.2019	Aucune
PTU GEN-C	Dossier technique	1.12.2017	Aucune
PTU GEN-D	Procédures d'évaluation (modules)	1.10.2012	Aucune
PTU GEN-E	Qualifications et indépendance des organismes d'évaluation	1.1.2024	Modification par la CTE
PTU GEN-G	Méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques	1.1.2024	Modification par la CTE
PTU Wagons	Wagons de marchandises	1.1.2022	Projet du WG TECH
PTU LOC&PAS	Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs	1.1.2022	Aucune
PTU Bruit	Bruit du matériel roulant	1.4.2021	Projet du WG TECH
PTU Marquage	Marquage des véhicules	1.4.2021	Aucune
PTU PMR	Accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite	1.1.2022	Aucune
PTU ATF	Applications télématiques au service du fret	1.1.2024	Modification de l'appendice I par la CTE
PTU CTCI	Composition des trains et vérification de la compatibilité avec l'itinéraire	1.1.2022	Projet du WG TECH
PTU Infrastructure	Infrastructure	1.1.2022	Aucune



Décisions de la CTE en 2023

Révision de la PTU GEN-E

En 2023, la CTE a entièrement révisé la PTU GEN-E concernant les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation. Les exigences de la PTU GEN-E s'appliquent aux organismes d'évaluation qui réalisent des évaluations aux fins de l'admission technique dans le cadre des RU ATMF. La PTU GEN-E devrait également être utilisée par les organismes d'accréditation et les autorités compétentes lors de l'accréditation et de la désignation d'organismes d'évaluation. Si les autorités compétentes remplissent elles-mêmes la fonction d'organisme d'évaluation, elles doivent également se conformer à la PTU GEN-E.

L'application de la PTU GEN-E garantit que l'indépendance et les qualifications de l'organisation, de la direction et du personnel des organismes d'évaluation sont suffisantes, ce qui est important pour que tous les États parties soient en mesure de se fier aux organismes d'évaluation et aux produits et véhicules que ceux-ci évaluent. Les organismes d'évaluation conformes aux dispositions de l'UE sont également réputés conformes à la PTU GEN-E. Par conséquent, les résultats des évaluations et les certificats délivrés par les organismes notifiés de l'UE sont également acceptés selon les règles de la COTIF.

La PTU GEN-G existante est abrogée à l'entrée en vigueur de la PTU révisée au 1^{er} janvier 2024.

Révision de la PTU GEN-G

La PTU GEN-G concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques a été modifiée par la CTE en 2023. Ces modifications élargissent le champ d'application pour inclure les évaluations des risques concernant les systèmes de gestion de la sécurité relevant des RU EST. De plus, plusieurs modifications ont été apportées sur le fond et sur la forme, sans effets sur les principes généraux. La procédure de gestion des risques doit être suivie lorsque des changements significatifs sont apportés au système ferroviaire. C'est par exemple le cas lorsque des véhicules sont renouvelés ou réaménagés ou si leur régime d'entretien est complètement révisé. Un autre exemple est l'admission de nouveaux véhicules, lors de laquelle la MSC doit être appliquée si une PTU concernant les véhicules l'exige. La procédure de gestion des risques doit être conduite par le « proposant » et sa bonne application et ses résultats font l'objet d'une évaluation indépendante. Celle-ci est réalisée par l'organisme d'évaluation de la MSC. La PTU GEN-G énonce dans son annexe II les critères devant être respectés par les organismes d'évaluation de la MSC.

La PTU révisée s'applique depuis le 1^{er} janvier 2024 aux fins des RU APTU et ATMF, mais ne s'appliquera aux fins des RU EST que lorsque celles-ci seront entrées en vigueur. La PTU révisée remplace la version précédente de la PTU GEN-G.

Mise à jour de l'appendice I à la PTU ATF

L'appendice I à la PTU ATF comporte des références et introduit des modifications à des documents techniques qui incluent des codes logiciels nécessaires pour l'échange d'informations et la mise en œuvre harmonisée des dispositions de la PTU ATF. La CTE met régulièrement à jour l'appendice I. L'appendice I a été modifié en 2023, pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2024. Tous les autres textes de la PTU ATF demeurent valides dans leur version entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Travaux du WG TECH en 2023

Le WG TECH a discuté et révisé les textes préparés par le Secrétariat dans le but d'aligner les PTU avec les dernières STI de l'UE entrées en vigueur en septembre 2023. Il a également préparé un guide d'application de la PTU LOC&PAS et un document explicatif sur la PTU CTCI. Tous ces textes seront soumis à la CTE pour examen et adoption en 2024.

PTU Wagons

Le WG TECH a préparé des propositions pour la révision de la PTU Wagons. Les changements proposés incluaient des dispositions relatives à la facilitation des transports combinés, aux fonctions de détection et de prévention des déraillements ainsi qu'à la reconnaissance mutuelle de la première admission des wagons dotés d'équipements électriques ou électroniques embarqués. Les règles de mise en œuvre ont été mises à jour de manière à clarifier la manière dont la PTU s'applique aux nouveaux wagons construits selon une conception existante ou lorsque des wagons sont réaménagés ou renouvelés. De plus, certaines références au droit de l'UE ont été mises à jour et des règles particulières de mise en œuvre pour la Norvège et le Royaume-Uni ont été introduites.

PTU Bruit

Le WG TECH a préparé des propositions pour la révision de la PTU Bruit. Les changements proposés incluent l'ajout d'une méthode d'évaluation de la conformité des semelles de frein. De plus, certaines références au droit de l'UE ont été mises à jour et des règles particulières de mise en œuvre pour la Norvège et le tunnel sous la Manche ont été introduites. Les règles de mise en œuvre ont été modernisées à l'instar de celles de la PTU Wagons.

PTU CTCI

Le WG TECH a examiné des propositions pour la révision de la PTU CTCI. Les changements proposés avaient pour objet d'aligner la PTU sur les évolutions juridiques au sein de l'UE. Ils incluaient l'ajout de définitions et d'exigences relatives au transport combiné ainsi que la mise à jour d'exigences relatives à la vérification de la compatibilité entre les véhicules et les systèmes de détection des trains.

Guides et explications

Le WG TECH a préparé des mises à jour du guide d'application de la PTU LOC&PAS et du document explicatif pour la PTU CTCI.

DÉVELOPPEMENTS CONCERNANT LES RU ATMF

Règles auxiliaires aux RU ATMF

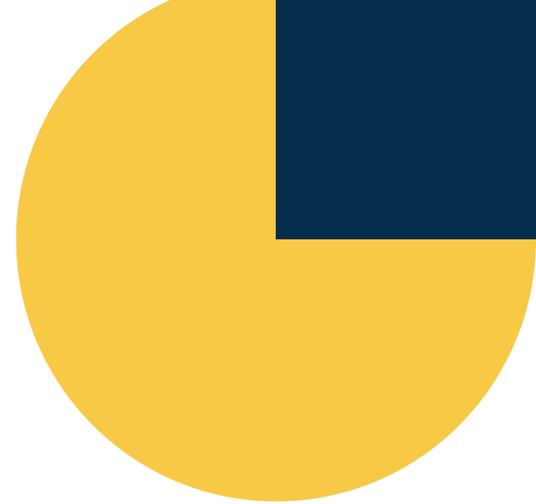
Titre	Date d'entrée en vigueur de la dernière version	Activités en 2023
Annexe A aux ATMF, concernant les règles de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECE)	1.4.2021	Aucune
Annexe B aux ATMF – Règles, directives et explications concernant les dérogations	1.1.2023	Aucune
Modèles uniformes des certificats attestant de l'admission technique d'un véhicule ou d'un type de véhicule, visés à l'article 12, § 1	1.12.2012	Aucune
Spécifications des registres de véhicules visés à l'article 13 des ATMF	1.4.2021	Aucune

Révision des RU ATMF relative aux ECE

En juillet 2022, la CTE a proposé des libellés pour la révision de l'article 3a, § 5, et de l'article 15, § 2, des RU ATMF en ce qui concerne les entités chargées de l'entretien et pour la modification en conséquence du Rapport explicatif. En octobre 2022, la Commission de révision a adopté les modifications proposées par voie de procédure écrite. Les modifications aux RU ATMF sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2023. Le Secrétariat de l'OTIF a mis à jour la version consolidée non officielle de la COTIF disponible sur le site Internet de l'OTIF.

DÉVELOPPEMENTS CONCERNANT LES 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 membres de l'OTIF 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.



Liste des projets d'annexes aux RU EST

Titre	Objet	État
Annexe A	Méthode de sécurité commune relative aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité	Révision par la CTE en 2022
Annexe B	Méthode de sécurité commune en matière de contrôle	Révision par la CTE en 2022
Annexe C	Procédures harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité	Révision par la CTE en 2023
Annexe D	Méthode de sécurité commune aux fins de surveillance	Élaboration par le WG TECH en 2023

En 2023, la CTE a révisé les textes de l'annexe C aux RU EST concernant des procédures harmonisées pour la délivrance des certificats de sécurité. Le WG TECH a préparé un projet d'annexe D aux futures RU EST, laquelle est destinée à être appliquée par les autorités de surveillance dans leurs activités de surveillance des entreprises ferroviaires, en application de l'article 6 des RU EST. La CTE examinera le projet d'annexe D en 2024.

LA VEILLE ET L'ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DES RU APTU ET ATMF

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 alors convenue d'une approche par étapes. En 2023, la CTE a accepté des propositions du Secrétariat concernant la deuxième étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF. Il s'agissait de quatre questionnaires adressés aux acteurs du secteur ferroviaire, aux organismes d'évaluation et aux autorités compétentes :

- Partie 1 – Utilisation des véhicules
- Partie 2 – Travail des organismes d'évaluation
- Partie 3 – Travail des autorités compétentes
- Partie 4 – Admission des véhicules en trafic international et en trafic national

Après la session de la CTE, le Secrétariat de l'OTIF a distribué ces questionnaires et contacté les entités concernées pour en discuter bilatéralement, afin de mieux comprendre la situation. Le Secrétariat a synthétisé ses conclusions sous la forme d'un rapport d'avancement devant être discuté par la CTE en 2024.

LA COOPÉRATION ET LA DISSÉMINATION

Le département de l'interopérabilité technique a entretenu ses relations avec plusieurs autres organisations et associations 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 de la Commission européenne 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. 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.

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 2023

15^e CTE
13 et 14 juin à Berne

49^e WG TECH
15 juin à Berne

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

50^e WG TECH
7 et 8 septembre à Gümüliigen (Berne)

51^e WG TECH
14 et 15 novembre à Londres

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

Dans sa partie concernant le département de l'administration et des finances, le programme de travail 2022-2023 adopté par le Comité administratif à sa 135^e session énonçait les objectifs du département concernant la gestion financière et des ressources humaines, la rénovation du siège, ainsi que la préparation de l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg.

Dans l'ensemble, les objectifs prévus pour 2023 ont été atteints, comme détaillé ci-après.

CONTRÔLER LE BUDGET ET ADAPTER LES RESSOURCES HUMAINES

Maintenir et maîtriser le budget des dépenses récurrentes de l'OTIF et des dépenses d'investissement pour le projet de rénovation dans les limites des plafonds approuvés par la 15^e Assemblée générale

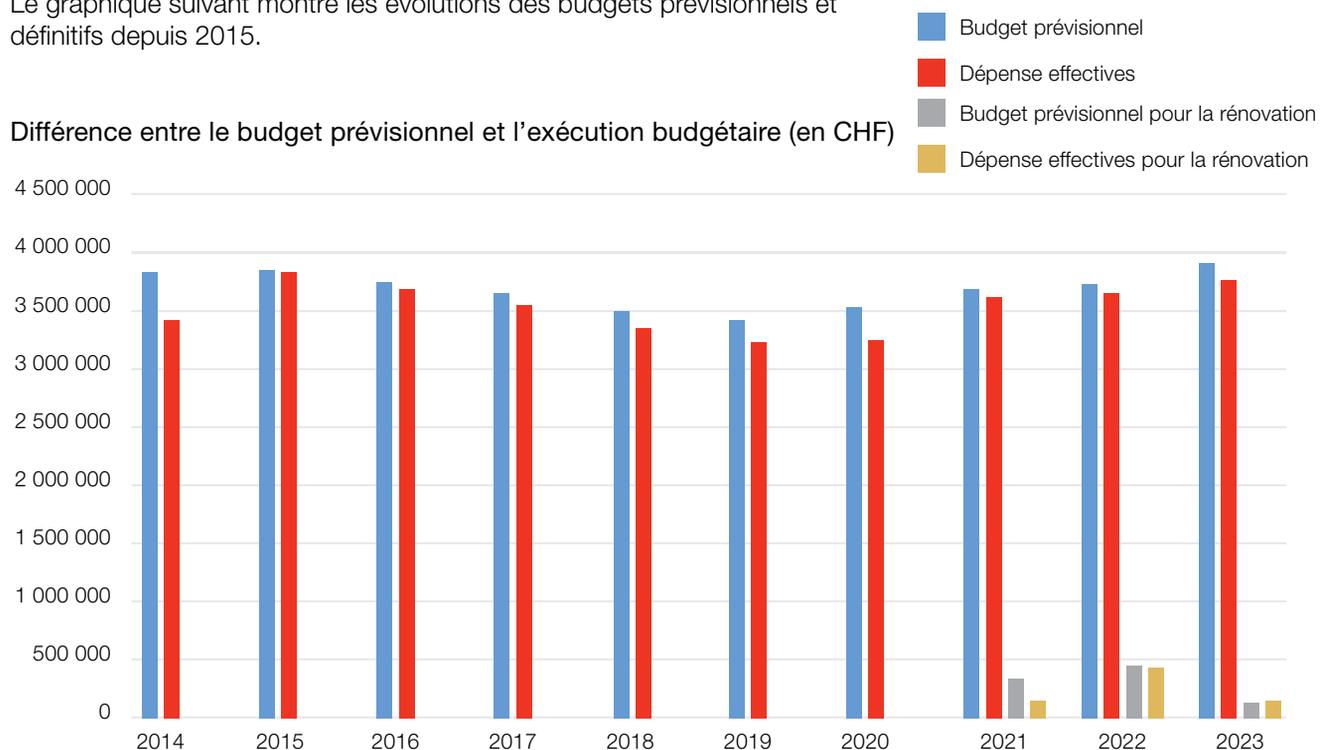
À sa 15^e session, l'Assemblée générale a défini le cadre budgétaire pour la période 2022-2027. Le plafond annuel de dépense est de 4,2 millions de CHF pour les dépenses récurrentes et de 7,4 millions de CHF au total pour le projet de rénovation du siège et le projet de déménagement temporaire du Secrétariat. Le budget approuvé pour 2023 par le Comité administratif respecte les plafonds établis par l'Assemblée générale.

Résultats budgétaires

Pour 2023, le Comité administratif a approuvé un budget de 3 873 780 CHF pour les dépenses récurrentes et de 120 000 CHF pour le déménagement temporaire du Secrétariat, soit un total prévisionnel de 3 993 780 CHF.

Au terme de l'exercice financier 2023, les dépenses de l'Organisation atteignent 3 791 231 CHF, ce qui correspond à un taux d'exécution budgétaire d'un peu plus de 97 %.

Le graphique suivant montre les évolutions des budgets prévisionnels et définitifs depuis 2015.



Mettre en œuvre les résultats de l'étude sur les ressources humaines

L'étude sur les ressources humaines s'est achevée à la fin du mois de juillet 2022 et le rapport final a été transmis en août 2022.

À la 137^e session du Comité administratif, en mai 2023, le Secrétaire général a présenté les conclusions de l'étude.

En ce qui concerne la phase I de l'étude sur les avantages sociaux, aucune action urgente n'est requise. Cependant, le personnel étant le point fort de l'Organisation, il est primordial que l'OTIF demeure un employeur attractif. Il convient alors d'investir dès maintenant dans du personnel hautement qualifié et motivé. Autrement, le risque est grand de perdre d'excellents collaborateurs et collaboratrices.

En 2023, à titre exceptionnel, deux tiers du personnel ont bénéficié d'une promotion ou d'autres mesures salariales.

La phase I de l'étude recommandait également la révision (modernisation) du Statut du personnel et d'autres directives internes de l'OTIF afin d'y refléter les évolutions actuelles importantes dans la société, comme le congé parental, la reconnaissance du genre et la diversité des structures familiales.

À sa 138^e session, le Comité administratif a approuvé la constitution d'une équipe de projet, ainsi que le calendrier proposé pour la révision et la modernisation du Statut du personnel, qui tient compte de la surcharge de travail attendue en 2024. Ainsi, la révision du Statut du personnel figure dans le programme de travail de 2024-2025.

En ce qui concerne la phase II de l'étude, des recommandations avaient été formulées sur l'organisation de l'OTIF, la coopération, la planification de la charge de travail, le Secrétaire général et le leadership, l'attractivité des postes, la numérisation des flux de travail, les tâches, les responsabilités et les politiques.

Les recommandations formulées sur l'organisation de l'OTIF, la coopération et la planification de la charge de travail ont été partiellement mises en œuvre.

Sur la planification de la charge de travail, le résultat le plus visible concerne la réduction des congés non pris. Après trois ans de hausse ininterrompue en 2019, 2020 et 2021, le nombre de jours de congés non pris diminue depuis 2022 et la tendance perdure en 2023.



L'une des pistes évoquées dans l'étude pour augmenter les ressources en période de surcharge de travail était la possibilité de recourir à des stagiaires.

À sa 137^e session, le Comité administratif a approuvé des propositions visant à modifier et à étendre le programme actuel de formation destiné aux expertes et experts afin d'inclure les stages estudiantins. Il existe désormais un cadre juridique permettant d'accueillir des étudiantes et étudiants stagiaires à l'OTIF.

Offrir des stages estudiantins permettrait également au Secrétariat de l'OTIF de mieux faire connaître l'Organisation, d'améliorer son attractivité et d'entrer en contact avec de nouvelles recrues potentielles à l'avenir.

GÉRER LES PROJETS DE RÉNOVATION DU SIÈGE ET DE DÉMÉNAGEMENT TEMPORAIRE DU SECRÉTARIAT

Le département de l'administration et des finances a été très occupé par le projet de rénovation et par le déménagement temporaire du Secrétariat en 2023.

Avancement du projet de rénovation du siège

Le projet de rénovation est en bonne voie et progresse selon le calendrier prévu.

Les réunions avec la maîtrise d'œuvre ont permis de finaliser la stratégie pour les appels d'offres (définition des lots de travaux, liste des soumissionnaires et calendrier des procédures d'appel d'offres) mais également les cahiers des charges pour les appels d'offres.

Plusieurs lots de travaux ont été attribués à des entreprises dès le second trimestre de 2023.

Les travaux de préparation du site ont pu commencer avant l'obtention du prêt en raison du modèle de financement mixte (80 % par un prêt et 20 % par le fonds de réserve). Ainsi, les travaux de décontamination du site et la protection des œuvres d'art ont pu être lancés et terminés en 2023.

La demande de prêt pour la rénovation du siège et le taux d'intérêt préférentiel du prêt ont été approuvés par l'État hôte en novembre 2023. Le prêt est remboursable sur 30 ans, par annuité constante.

Le projet de contrat de prêt entre la Fondation des immeubles pour les organisations internationales (FIPOI), qui représente l'État hôte, et l'OTIF a été finalisé en décembre 2023. Les demandes de modifications au contrat de prêt standard soumises par la chef du département de l'administration et des finances ont été approuvées dans la version finale.

Les fonds mis à disposition via le prêt, disponibles à partir de 2024, vont permettre de commencer les gros travaux en 2024.

Il est important de noter qu'à partir de 2023, les charges liées à la rénovation du siège de l'OTIF sont portées à l'actif des états financiers et ne sont plus considérées comme des dépenses. Elles sont désormais prises en compte pour la valorisation du bâtiment en cours de rénovation.

Déménagement temporaire du Secrétariat de l'OTIF durant les travaux de rénovation

Tout le personnel du Secrétariat, et en particulier le département de l'administration et des finances, a été très occupé par les préparatifs du déménagement dans les locaux temporaires pendant le premier semestre de 2023.

En août 2023, le Secrétariat a déménagé dans des locaux temporaires situés Worbstrasse 201, 3073 Gümligen, à la périphérie de Berne.

La préparation du déménagement a représenté une charge de travail conséquente pour tous les départements. Un grand nombre de documents ont dû être examinés, triés, archivés et dans certains cas mis de côté et détruits. Le déménagement a par ailleurs incité à ranger et désencombrer.

La sécurité informatique, la prévention contre les pertes de données et l'accès électronique ininterrompu aux documents et à l'Internet, ainsi que le déménagement du serveur représentaient une gageure mais ont été assurés sans problème.

Dans les locaux temporaires, il a fallu organiser dans des délais serrés et réaliser dans les temps des travaux d'adaptation des espaces, comme par exemple la pose de nouveaux revêtements de sol, l'installation d'une paroi de partition, des travaux de peinture et le câblage informatique.

Toutefois, grâce à une préparation méticuleuse et un planning détaillé, le déménagement s'est déroulé sans accroc.

Le déménagement ayant progressé rapidement, les premiers travaux de préparation ont pu commencer au siège dès septembre 2023, avec par exemple la décontamination du site, les sondages et la protection des œuvres d'art.

Après le déménagement, il est apparu clairement que les locaux temporaires avaient été bien choisis. Le personnel est satisfait, les bureaux

sont suffisamment grands et l'emplacement est idéal et bien desservi par les transports en commun.

Le contrat de location des locaux temporaires expirera le 31 août 2025. Les archives et certains meubles ont été stockés dans un entrepôt.

PRÉPARER L'ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROTOCOLE DE LUXEMBOURG

Le Protocole de Luxembourg entre en vigueur le 8 mars 2024.

Deux conditions devaient être remplies pour l'entrée en vigueur du Protocole du Luxembourg :

- le dépôt du quatrième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ;
- le dépôt par le Secrétariat (OTIF) auprès du dépositaire (UNIDROIT) d'un certificat confirmant que le Registre international est pleinement opérationnel.

Avec le dépôt du quatrième instrument de ratification par l'Espagne, en janvier 2023, la première condition pour l'entrée en vigueur du Protocole était remplie.

De nombreuses réunions ont eu lieu tout au long de l'année 2023, entre le groupe de travail constitué par la Commission préparatoire du Protocole de Luxembourg composé des co-présidents de la Commission préparatoire, de l'OTIF, d'UNIDROIT, du Rail Working Group et de l'entreprise retenue pour la mise en œuvre du Registre international. Ces réunions ont permis de s'assurer que le Registre pourrait être opérationnel à la date prévue pour l'entrée en vigueur du Protocole.

Lors de la session du groupe de travail sur la ratification en novembre 2023, l'OTIF a présenté le projet d'accord entre l'OTIF et l'Autorité de surveillance du Registre ferroviaire international mais également des propositions de modifications des projets de statuts et de règles de procédure de l'Autorité de surveillance avant de les soumettre à la dernière session de la Commission préparatoire pour approbation.

Par ailleurs, en tant que futur secrétariat de l'Autorité de surveillance, nouvel organisme international établi dans le cadre du Protocole, l'OTIF s'est attelée à l'organisation de la dernière session de la Commission préparatoire et de la première session de l'Autorité de surveillance.

Afin que la date d'entrée en vigueur coïncide avec la session inaugurale de l'Autorité de surveillance, le certificat confirmant que le Registre international est pleinement opérationnel sera remis par le Secrétaire général de l'OTIF au Secrétaire général d'UNIDROIT (le dépositaire) lors d'une cérémonie le 8 mars 2024, qui deviendra donc la date d'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg.

Assurer des services linguistiques de haute qualité

Joana MEENKEN

Chef du département de la traduction

LIVRER DANS LES DÉLAIS DES TRADUCTIONS DE GRANDE QUALITÉ

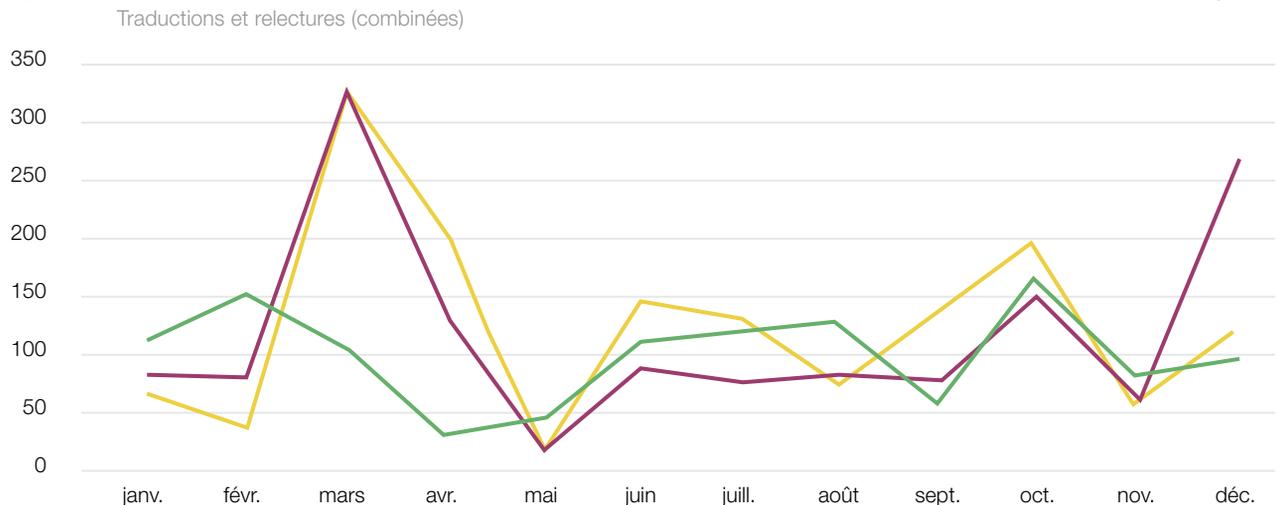
Pour le département de la traduction, l'année 2023 peut, comme l'année précédente, être considérée comme une année somme toute « normale », en ce qui concerne son activité principale. Fiables et éprouvées, les coopérations externes ont été maintenues. L'année a néanmoins été marquée par la finalisation des lignes directrices sur l'utilisation d'un langage inclusif, qui ont été publiées fin 2023 sur le site Internet de l'OTIF (voir infra).

Charge de travail représentée en graphiques

L'évolution et la ventilation du nombre de pages¹ par rapport à l'année précédente peut être aisément représentée à l'aide de graphiques ou de chiffres concrets. Le premier graphique ci-après présente la charge de travail dans les trois langues. Le nombre de pages traduites et de pages relues par langue est détaillé dans les graphiques suivants.

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

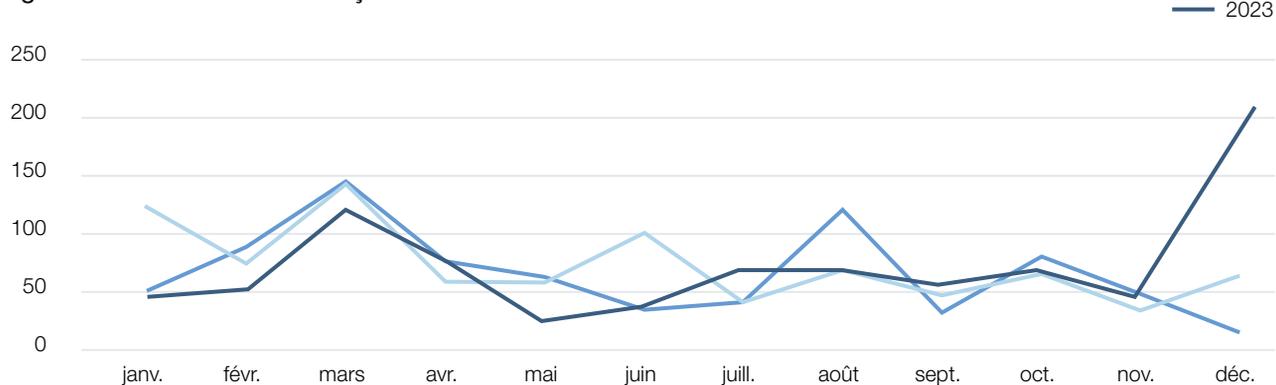
Figure 1 : Charge de travail dans les trois langues en 2023



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

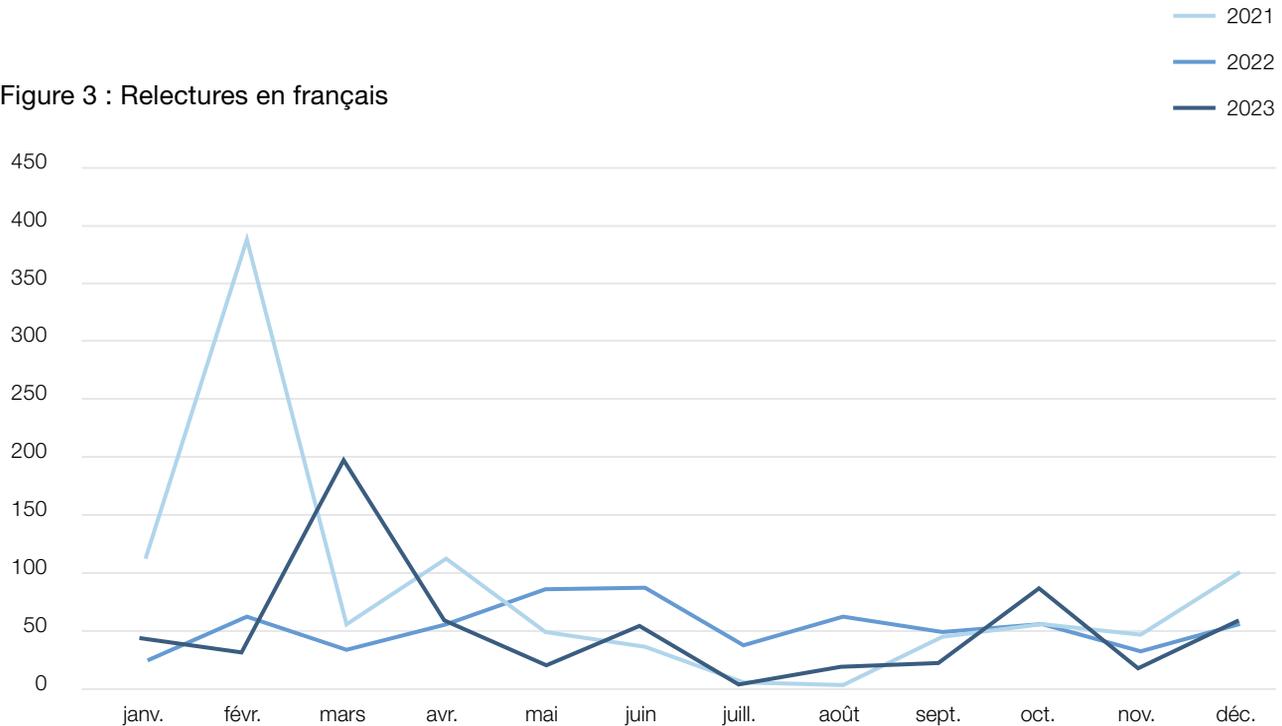
Dans l'ensemble, la situation suit un schéma similaire à l'année précédente, bien que moins marqué, avec un début d'année particulièrement chargé en français et en allemand.

Figure 2 : Traductions en français



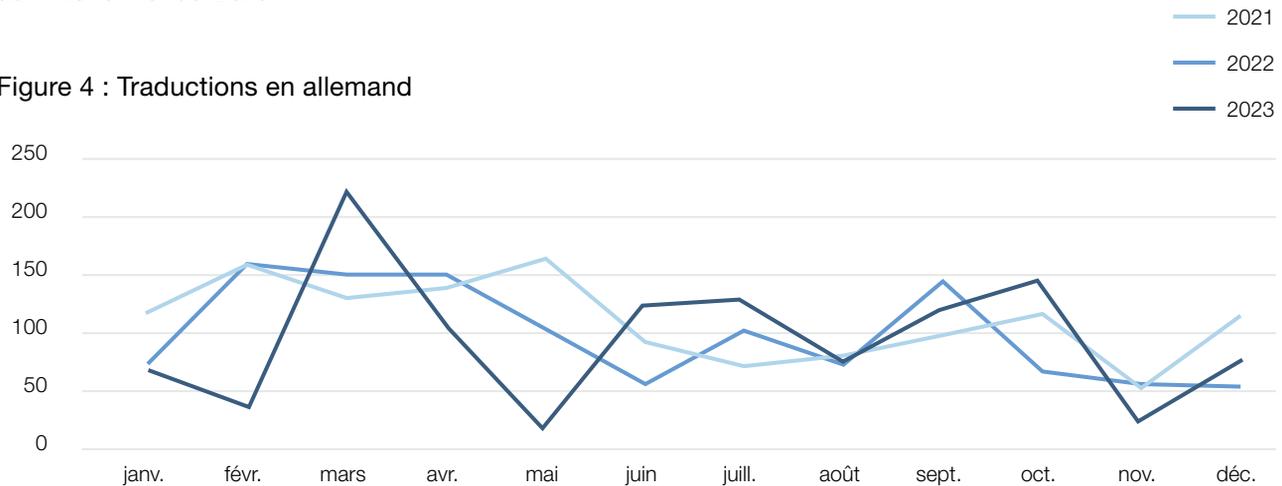
Les fluctuations sont moins prononcées que les années précédentes, à l'exception flagrante du pic abrupt au mois de décembre. Celui-ci est dû à la traduction en français de quatre documents très volumineux à usage interne, en lien avec le Protocole de Luxembourg. Le pic du mois de mars est comme chaque année dû à la préparation de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, ainsi qu'au deuxième lot de documents pour la Commission d'experts techniques.

Figure 3 : Relectures en français

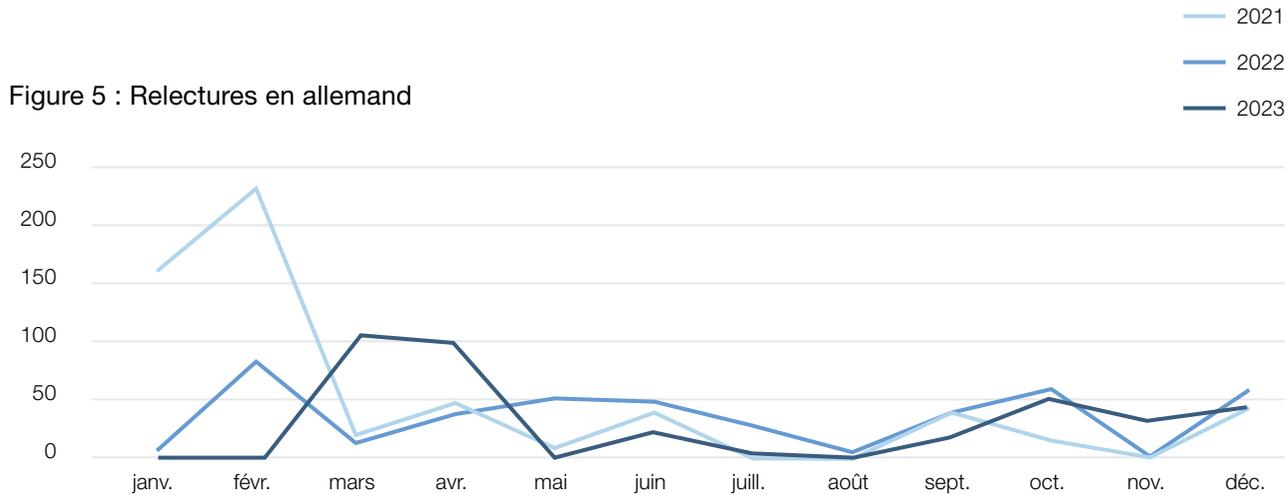


En matière de relecture, le pic du mois de mars est clairement visible. Il correspond à la préparation simultanée de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, du Comité administratif et du Bulletin.

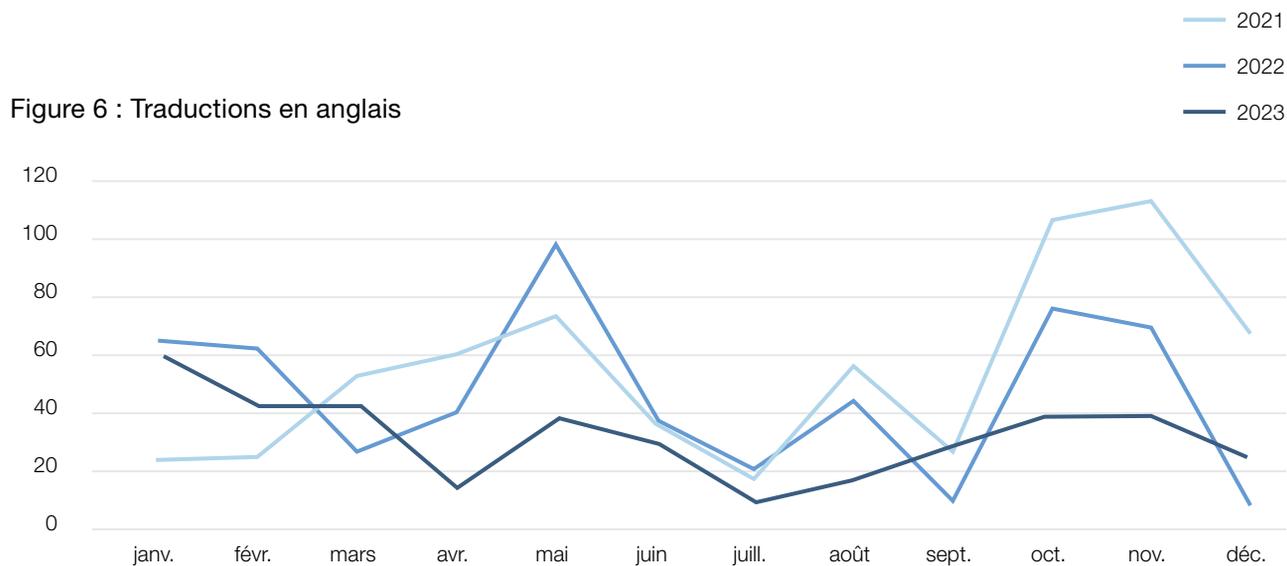
Figure 4 : Traductions en allemand



Sur l'année 2023, les périodes de pics et de creux sont plus marquées que les années précédentes. À la préparation de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, de la Commission d'experts techniques et du Comité administratif s'ajoute en allemand au mois de mars le rapport de la Réunion commune. Le deuxième pic en octobre correspond aux traductions pour le département du transport de marchandises dangereuses et le département de l'administration et des finances.

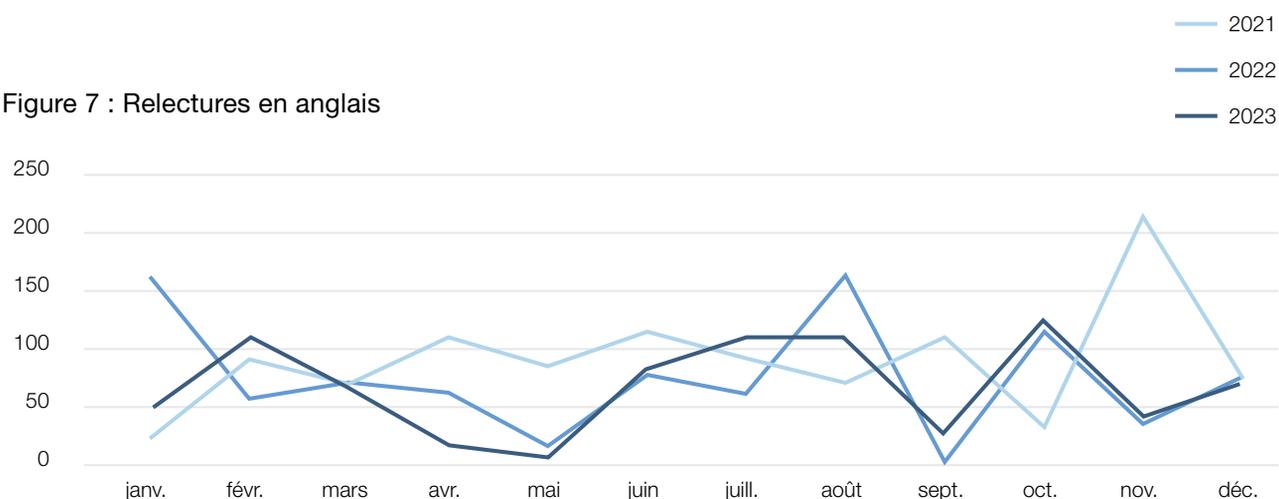


Les originaux allemands, exclusivement rédigés par des locutrices et locuteurs natifs, ne font pas systématiquement l'objet d'une relecture. La relecture se limite aux publications officielles comme le Bulletin (mars, juin, septembre, décembre) ainsi que le programme de travail (octobre) ou le rapport d'activité (avril).



La courbe des traductions en langue anglaise montre moins de fluctuations que les années précédentes, car les autres départements ont davantage écrit en anglais. La charge de relecture en anglais a par conséquent été considérable, d'autant que le traducteur anglais est le seul anglophone natif au sein du Secrétariat de l'OTIF.

Figure 7 : Relectures en anglais



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

La courbe montre des fluctuations moins marquées que les années précédentes. Le pic en février est dû à la préparation de la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale, le pic de juin à août aux relectures pour le département juridique, le département de l'interopérabilité technique et le département de l'administration et des finances, et le pic du moins d'octobre aux relectures pour le département de l'administration et des finances, le département du transport de marchandises dangereuses et le département de l'interopérabilité technique.

Charge de travail exprimée en chiffres

Le tableau ci-dessous présente une comparaison du nombre de pages traduites et relues en 2020, 2021, 2022 et 2023.

	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
2023	899	567	1466	1155	376	1531	386	822	1208

La charge de travail étant restée stable 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. En tout, ce sont 131 pages² qui ont été externalisées pour l'allemand (contre 244 en 2022) et 178 pages pour le français (contre 122 en 2022), 106 de ces pages correspondant à trois des documents susmentionnés liés au Protocole de Luxembourg. En raison de l'absence pour congé du traducteur anglais, la traduction en langue anglaise de deux articles du Bulletin a également été externalisée en 2023.

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.

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

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	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
ADMINISTRATION	20,3%	31,8%	13,9%	20,1%	21,7%	17%	12,5%	14%	22,2%	22,2%	11,7%	16,6%
COMMUNICATION	1%	10,7%	37,4%	47,3%	4,3%	7,5%	42%	64,8%	8,7%	27,2%	1,5%	2,9%
DROIT	31,4%	32,3%	18,6%	24,4%	33%	32,6%	8,7%	12%	40,5%	19,8%	41,8%	47,9%
RID	14,1%	5,5%	3,2%	1,1%	10,8	26,3%	0%	0%	27,8%	24,2%	2,7%	8,6%
TECHNIQUE	23,9%	17,3%	16,3%	6%	23%	16,2%	20,8%	9,2%	0%	1,8%	41,5%	23%
DIVERS	9,3%	2,5%	3,5%	0%	7,2%	0,4%	15,8%	0%	0,8%	4,8%	0,8%	1%

Le tableau ci-dessus montre clairement qu'en 2022 et 2023, le département juridique a été le principal destinataire des traductions ou relectures dans les trois langues.

LES BASES DE DONNÉES TERMINOLOGIQUES ET LE CODE DE RÉDACTION

Hormis quelques « tâches de routine » courantes (mises à jour, corrections et ajouts aux entrées terminologiques existantes, ainsi que création de nouvelles entrées pendant le processus de traduction) et quelques légères adaptations de la structure de la base de données pour une plus grande facilité d'emploi, aucune activité terminologique d'ampleur n'a été menée en 2023.

En ce qui concerne le deuxième projet à long terme, 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), des lignes directrices pour l'utilisation d'un langage inclusif ont été élaborées conformément à la décision³ prise par la Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale à sa 2^e session. À sa 5^e session, la Commission ad hoc a pris note de ces [lignes directrices](#) qui ont été publiées en décembre sur le site Internet de l'OTIF sous : Médias > Utilisation d'un langage inclusif.

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

L'INTERPRÉTATION

À la différence des années 2021 et 2022, lors desquelles le format hybride avait été privilégié, c'est de nouveau au format présentiel que les réunions multilingues de l'OTIF ont été organisées, à l'exception de la CTE. Il en est allé de même pour l'interprétation qui a été réalisée en cabine, sur place. La plate-forme Zoom a été la seule plate-forme de vidéoconférence encore utilisée.

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

	2019	2020	2021	2022	2023
ANGLAIS	22	15	19	20	20
ALLEMAND	16	11	19	19	26
FRANÇAIS	16	11	19	19	19

Le tableau dépeint une situation positive et presque inchangée pour l'anglais et le français par rapport à 2022. Les sept journées supplémentaires pour l'allemand s'expliquent par le fait que l'OTIF a pour la première fois pris en charge la cabine allemande de la Réunion commune à Genève. Comme les deux années précédentes, toutes les réunions prévues en 2023 ont pu avoir lieu. La différence d'une journée entre la cabine anglaise et la cabine française est imputable aux réunions du Groupe mixte d'experts pour la coordination, qui ne sont interprétées qu'en anglais.

Accroître la visibilité de l'OTIF

Sarah PUJOL

Responsable de la communication

L'année 2023 fermait le cycle biennal du nouveau programme de travail 2022-2023 et le département de la communication a eu pour objectifs de maintenir le rythme des publications de l'OTIF et de dynamiser les 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.

Le département de la communication est aussi un département au service du public. Il répond régulièrement à des demandes extérieures, émanant principalement de chercheurs et chercheuses ainsi que de praticiens et praticiennes du droit, concernant les archives de l'Organisation. Compte tenu du déménagement du Secrétariat de l'OTIF dans des locaux temporaires et de l'entreposage des archives de l'Organisation dans un garde-meubles prévu à cet effet, l'équipe du département de la communication a effectué un tri important et ciblé afin de déterminer quelles archives de l'OTIF devaient être transportées dans les locaux temporaires pour pouvoir continuer de répondre aux demandes extérieures et fournir les copies des documents et publications demandés.

Cette année 2023, l'OTIF célébrait les 130 ans de l'entrée en vigueur de Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) et les 95 ans de l'entrée en vigueur de la Convention internationale sur le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (CIV). À l'initiative du département juridique du Secrétariat de l'OTIF, une journée anniversaire a été organisée par le département de la communication à Berne, avec les soutiens du Département fédéral des affaires étrangères et de l'Office fédéral des transports de la Confédération suisse, ainsi que de Bernmobil.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Federal Office of Transport FOT
Federal Department of Foreign Affairs FDFA

BERNMOBIL

Tout au long de cette journée de tables rondes intitulée « Les RU CIM et RU CIV : Retours d'expérience et perspectives », les règles uniformes concernant les contrats de transport international ferroviaire des marchandises et des voyageurs ont été au centre des discussions : les versions actuelles de ces règles uniformes correspondent-elles toujours à la réalité et aux besoins d'aujourd'hui ? [Programme et intervenant-es](#). Plus de 70 personnes étaient présentes pour participer à cette passionnante journée qui s'est close par un cocktail. [Photos](#)

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. Il donne également à lire des analyses sur des questions structurantes d'actualité du droit ferroviaire. Le Bulletin est publié sur le site Internet de l'OTIF.

Cette année 2023, quatre numéros du Bulletin ont été publiés.

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 2023, 16 communiqués de presse ont été publiés :

18 janvier 2023 [Transfert de propriété du conservateur désigné pour le Protocole ferroviaire de Luxembourg](#)

3 mars 2023 [La Réunion commune RID/ADR/ADN](#)

14 mars 2023 [Rabat : rencontre de haut niveau](#)

21 mars 2023 [Varsovie : rencontre de haut niveau](#)

30 mars 2023 [La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale : 4^e session à Berne](#)

19 avril 2023 [Berne : rencontre de haut niveau](#)

30 mai 2023 [La 15^e session de la Commission d'experts techniques](#)

9 juin 2023 [Juriste ? Rejoignez l'OTIF](#)

15 juin 2023 [Application du RID 2023](#)

20 juin 2023 [Rencontre de haut niveau pour le trafic euro-asiatique](#)

21 août 2023 [6^e session du Groupe mixte d'experts pour la coordination](#)

24 août 2023 [50^e session du Groupe de travail TECH](#)

7 septembre 2023 [La Réunion commune RID/ADR/ADN](#)

25 octobre 2023 [La Commission ad hoc sur les questions juridiques et la coopération internationale et l'anniversaire des Règles uniformes CIM et CIV](#)

20 novembre 2023 [Le Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, à Londres](#)

7 décembre 2023 [Favoriser la coopération internationale : l'élargissement de la catégorie « expertes et experts » parmi les parties prenantes aux travaux de l'OTIF](#)

Les communiqués informent régulièrement les journalistes de la presse spécialisée et généraliste des activités de l'OTIF. En 2023, les deux informations qui ont le plus retenu leur attention et qui ont été relayées dans la presse spécialisée sont :

- [Rencontre de haut niveau pour le trafic euro-asiatique](#) (Visite d'une délégation de l'Administration nationale des chemins de fer chinoise (NRA) au siège de l'OTIF à Berne)
- [Transfert de propriété du conservateur désigné pour le Protocole ferroviaire de Luxembourg](#)

Rapport d'activité et 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.

Validé et publié en 2023, le rapport d'activité 2022 répondait au programme de travail 2022-2023 et présentait un aspect graphique révisité.



Le département de la communication a adapté la mise en page du programme de travail 2024-2025 aux demandes formulées par les membres du Comité administratif de l'OTIF. Ce programme de travail a été validé et publié sur le site Internet de l'Organisation en fin d'année 2023.



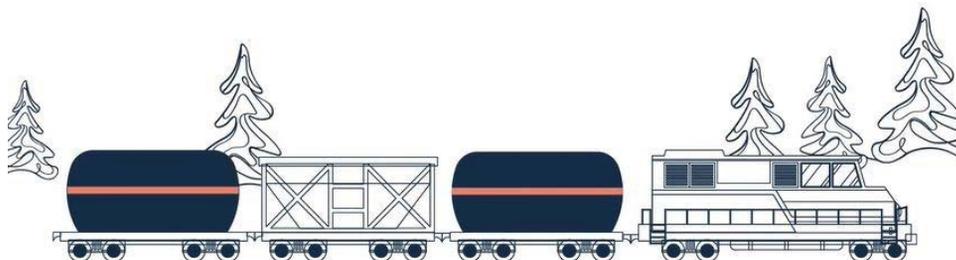
Vidéos

Une vidéo « meilleurs vœux » est parue en fin d'année 2023 (<https://vimeo.com/887644688>). Pour des raisons budgétaires, le Secrétariat s'est limité à la production de cette unique vidéo.



Happy New Year 2024 - OTIF

OTIF



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. https://www.flickr.com/photos/otif_cotif/albums/

LinkedIn est le réseau social sur lequel l'OTIF compte le plus d'abonnés. En 2023, l'Organisation a obtenu 195 nouveaux abonnés contre 252 nouveaux abonnés en 2022 et 180 en 2021.

Le taux d'engagement correspond au nombre d'interactions des internautes (« j'aime », commentaires, partages) divisé par la portée des publications (le nombre de vues). Le taux d'engagement est un indicateur de performance et fait partie des statistiques à étudier régulièrement pour savoir si la stratégie de communication numérique est efficace. Sur LinkedIn, en 2023, ce taux est en moyenne de 14 % ; en 2022, il était de 9 % et en 2021 de 6,8 %. À plus de 5 %, un taux d'engagement est en général considéré comme bon : cela signifie que la communauté est active et participe à la notoriété de l'OTIF.

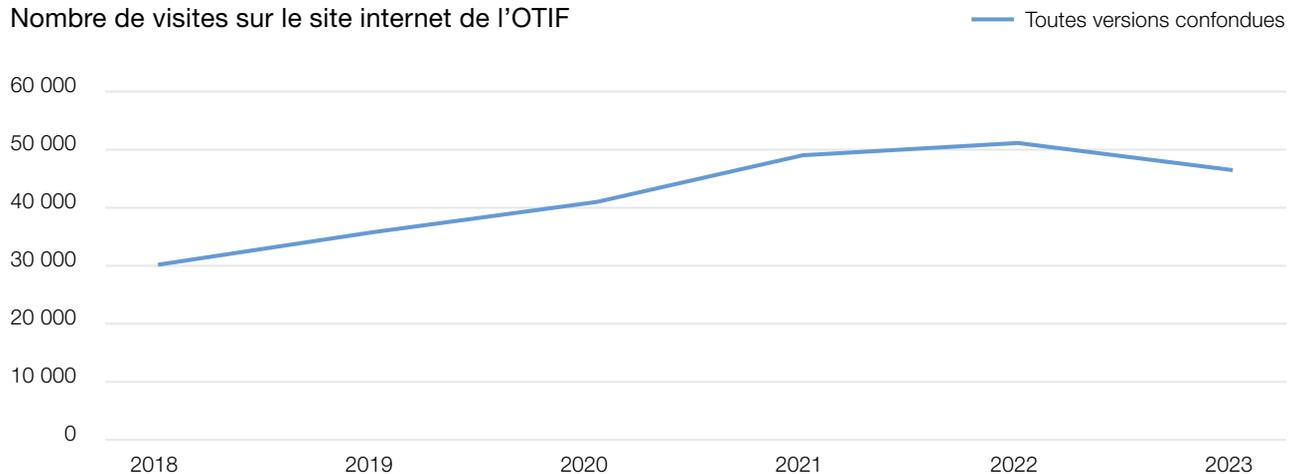
Sites Internet

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

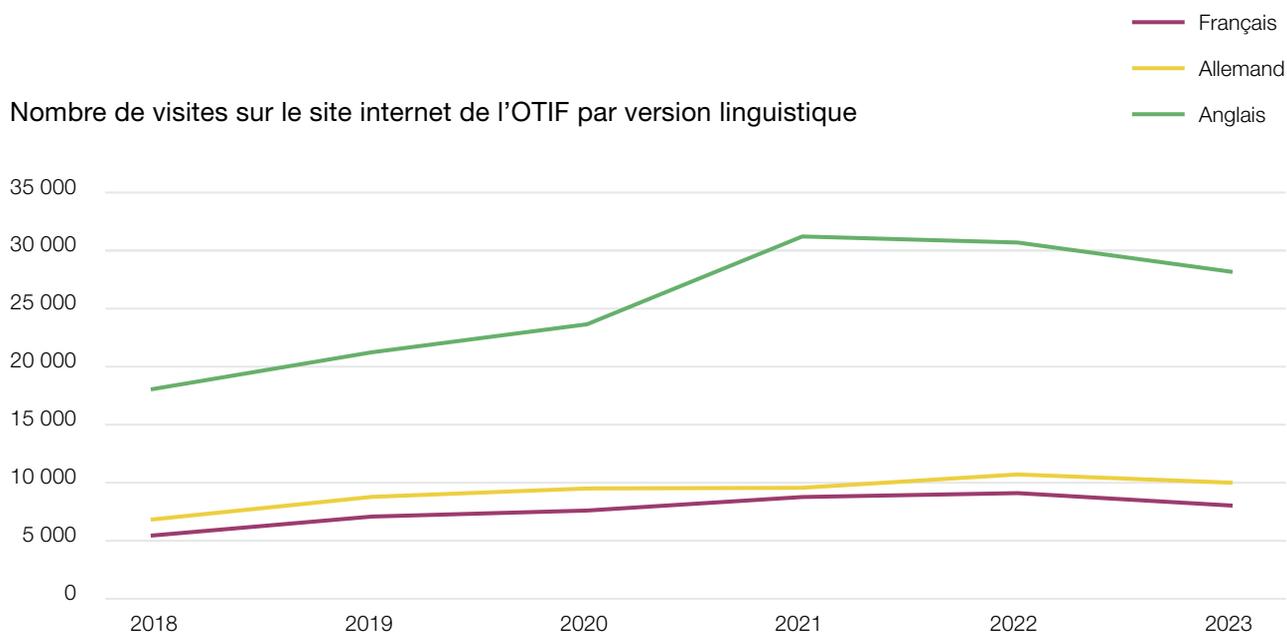
Dans le présent rapport d'activité 2023, comme dans les rapports précédents et suivants, nous écrivons « le site Internet » pour simplifier la compréhension. Il est donc important de préciser que concrètement, le département de la communication, avec le soutien du technicien webmestre et du département de la traduction, maintient et agit sur le site Internet selon un multiplicateur de 3.

En 2023, le site Internet a reçu plus de 46 500 visites. Comparé à l'année 2022, le nombre de visites a légèrement diminué.

Nombre de visites sur le site internet de l'OTIF



Les baisses de fréquentation sont constatées dans les versions anglaise et française.



Le site Internet est très régulièrement et rapidement mis à jour en fonction des impératifs techniques, de l'actualité et de l'activité des départements opérationnels de l'Organisation. Plus de 800 mises à jour et mises en ligne de documents ont été effectuées par le département de la communication de l'OTIF en 2023.

Fin 2022, le département de la communication avait réalisé un sondage auprès des utilisateurs et utilisatrices du site Internet afin de mesurer leur satisfaction et de mieux connaître leurs attentes. Les résultats alors analysés en 2023 ont été globalement positifs et ont offert des pistes d'amélioration. Sur cette base, le département de la communication a formulé des propositions d'amélioration concernant le design, les fonctionnalités et la structure du site. Puis des consultations auprès des départements du Secrétariat ont été organisées afin de recueillir réactions et suggestions supplémentaires.

En collaboration avec le webmestre, une version modernisée du site Internet de l'OTIF devrait être mise en ligne en 2024.

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



OTIF

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

Gryphenhübeliweg 30 CH-3006 Berne

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