



Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation  
for International Carriage  
by Rail (OTIF)

---

# Rapport de gestion

---

**2011**





Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation  
for International Carriage  
by Rail (OTIF)

---

# Rapport de gestion

## 2011

Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Berne

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



## SOMMAIRE

|   | <b>Page</b> |
|---|-------------|
| <b>PARTIE GENERALE</b>  | <b>5</b>    |
| <b>PARTIE SPÉCIFIQUE</b>  | <b>8</b>    |
| <b>ACTIVITÉS</b>  | <b>8</b>    |
| <b>I. CHAMP D'APPLICATION DE LA COTIF</b>   | <b>8</b>    |
| 1. États membres de l'OTIF  | 8           |
| 2. Extension du champ d'application   | 9           |
| <b>II. APPLICATION DE LA COTIF</b>  | <b>10</b>   |
| 3. État des ratifications de la COTIF 1999, application des différents Appendices                   | 10          |
| 4. Réseaux et lignes soumis à la COTIF  | 10          |
| <b>III. DROIT</b>   | <b>11</b>   |
| 5. Généralités  | 11          |
| 6. Fonctions de dépositaire   | 11          |
| 7. Interopérabilité du droit de transport – Droit ferroviaire uniforme                              | 11          |
| 7.1 Projet CIT/OSJD « Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS »                             | 11          |
| 7.2 Projet de la CEE/ONU « Droit ferroviaire eurasiatique unifié »                                  | 14          |
| 7.3 Harmonisation juridique CIV/SMPS  | 14          |
| 8. CIM – Lettre de voiture électronique   | 16          |
| 9. Registre des garanties (Protocole de Luxembourg)   | 16          |
| <b>IV. MARCHANDISES DANGEREUSES</b>   | <b>17</b>   |
| 10. Réunion commune RID/ADR/ADN   | 17          |
| 11. Commission d'experts du RID   | 21          |
| 12. Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID | 22          |
| 13. Coopération avec d'autres organisations internationales   | 23          |
| <b>V. TECHNIQUE</b>   | <b>23</b>   |
| 14. Commission d'experts techniques (CTE)   | 23          |
| 15. Révision des Appendices APTU et ATMF  | 24          |
| 16. Consultation sur le projet de STI Wagons de marchandises révisée                                | 25          |
| 17. WG TECH   | 25          |
| 18. Registre, base de données et codification   | 26          |
| 19. Ateliers pour les États membres de l'OTIF non membres de l'UE                                   | 27          |
| <b>VI. FACILITATION FERROVIAIRE</b>   | <b>27</b>   |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>VII. COOPERATION INTERNATIONALE</b>  | <b>28</b> |
| <b>L'ORGANISATION OTIF</b>              | <b>29</b> |
| <b>VIII. ORGANES GÉNÉRAUX DE L'OTIF</b> | <b>29</b> |
| 20. Assemblée générale                  | 29        |
| 21. Comité administratif                | 29        |
| 22. Commission de révision              | 30        |
| <b>IX. COMMUNICATION</b>                | <b>30</b> |
| 23. Bulletin                            | 30        |
| 24. Presse                              | 30        |
| 25. Internet                            | 31        |
| <b>X. FINANCES</b>                      | <b>33</b> |
| <b>XI. PERSONNEL</b>                    | <b>33</b> |
| <b>XII. BÂTIMENT DU SIÈGE</b>           | <b>34</b> |

## PARTIE GENERALE

Après une année 2010 marquée par la préparation de l'Organisation et de son Secrétariat à leurs futures tâches et aux évolutions qu'elles amèneraient pour l'organisation, le personnel et les finances, l'année 2011 fut l'année du renouveau et de l'ouverture de nouvelles perspectives.

I. Sans entrer dans des détails traités avec précision plus loin dans le présent rapport, l'exercice 2011 fut une année importante au vu des processus d'adhésion de nouveaux États membres et de l'intérêt croissant d'autres États pour une adhésion à l'Organisation. L'Arménie a été le [46<sup>e</sup>] État à adhérer. La demande d'adhésion de la Géorgie a été enregistrée auprès du dépositaire et entrera en vigueur au cours de l'année 2012. Des contacts nourris ont été cultivés avec l'Azerbaïdjan, qui désire adhérer à l'Organisation mais doit encore procéder à des contrôles préliminaires pour des déclarations unilatérales qui devraient être déposées avec l'instrument d'adhésion. Les contacts avec la République islamique du Pakistan, dont le gouvernement a pris une décision de principe pour entamer des négociations d'adhésions avec le Secrétaire général, ont été réjouissants. Le point fort de l'année 2011 a été un atelier très prometteur, qui a eu lieu à Islamabad et a montré le sérieux des intentions du Pakistan, intentions soutenues par tous les acteurs ferroviaires. Il n'est pas saugrenu de penser que si cette adhésion se concrétise, d'autres pays comme l'Inde, le Bangladesh ou l'Afghanistan pourraient développer les mêmes intentions. Apparaît ici le poids politique toujours croissant des transports ferroviaires qui, en liant les peuples, favorisant les échanges commerciaux et respectant l'environnement, jouent un rôle stabilisateur.

Un exemple flagrant de telles répercussions est l'évolution suivie par la péninsule arabique. Les chefs d'État et de gouvernement du Bahreïn, du Qatar, du Koweït, d'Oman, d'Arabie saoudite et des Émirats arabes unis ont décidé de la construction d'un réseau ferré transfrontalier reliant ces différents États et qui sera connecté au réseau de la Jordanie, État membre de l'OTIF, via l'Arabie saoudite. Le financement de ce projet d'investissement faramineux d'environ 120 milliards de dollars a également été approuvé au plus haut niveau politique. En 2009 déjà, le Secrétaire général a entrepris de premières initiatives pour informer les États participant à ce projet mais aussi le Conseil de coopération du Golfe (CCG) que l'OTIF disposait avec la COTIF d'un instrument juridique « prêt à servir » qui a déjà fait ces preuves durant des décennies pour la facilitation du trafic ferroviaire transfrontalier et qui pourrait leur être mis à disposition, une fois le réseau ferré de la péninsule arabique opérationnel.

En octobre 2011, le Secrétaire général a pris part à une conférence du CCG sur le sujet à Doha au Qatar et a présenté la structure et le mode d'action de la COTIF ainsi que la possibilité et les conséquences d'une adhésion à l'Organisation. Les échos ont été positifs et comportaient des demandes d'explicitation. L'autorité nationale des transports des Émirats arabes unis donnera début 2012 une conférence qui traitera cette question en détail. Naturellement, l'importance de ce projet ferroviaire pour les États concernés s'est sensiblement accru dans le contexte de la question du libre accès au détroit d'Ormuz. C'est une nouvelle preuve que de tels projets ferroviaires peuvent grandement contribuer à la prospérité et ainsi à la sécurité politique et sociale. Par le biais du Secrétaire général, qui soumettra au Comité administratif et à

l'Assemblée générale des initiatives et des propositions de décisions en conséquence, l'Organisation ne manquera pas d'assumer son rôle vis-à-vis de telles évolutions, avec responsabilité et sens de la mesure.

- II. L'un des événements les plus prometteurs pour l'Organisation l'année passée a certainement été l'adhésion de l'Union européenne qui a pris effet au 1<sup>er</sup> juillet 2011. L'Assemblée générale extraordinaire a pu adopter le texte négocié par le Secrétaire général et l'Union européenne pour cet accord puisque les questions en suspens avaient déjà été clarifiées en amont grâce à une tentative de médiation obligamment entreprise par la Confédération suisse. Pour les trois points ouverts (nécessité d'une réserve de l'Union européenne en vertu de l'article 42 de la COTIF, assurance de l'authenticité des 22 versions linguistiques de l'Accord d'adhésion, interprétation de la dite « clause de déconnexion » de l'article 2 de l'Accord), les propositions du Secrétaire général ont été suivies dans l'Accord d'adhésion. Ainsi, la position de l'Organisation sur des questions de principe en droit international public a pu être conservée et l'apparition devenue menaçante, et liée aux déclarations unilatérales de l'UE, de précédents causés par des décisions de l'Organisation a été évitée.

En octobre 2011, lors de la 3<sup>e</sup> réunion de la Commission de facilitation ferroviaire, s'est posée la question de savoir si l'Union européenne, qui jouit dans certains cas des droits de vote de ses États membres en raison de ses compétences, peut également donner ces voix lorsque les États membres sont absents ou ne participent pas au vote. Selon les Règlements intérieurs actuellement en vigueur des organes de l'OTIF, une telle manière de procéder n'est pas possible. Le Secrétaire général a exposé à l'Union européenne les arguments détaillés et complets de l'OTIF sur ce point et a fait part de son intention de lui proposer, dès que certaines questions préalables seront clarifiées, une solution qui pourrait, le cas échéant, être soumise pour approbation à la 11<sup>e</sup> Assemblée générale en septembre 2012.

Pour ce qui est du RID, la préparation des modifications entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2013 occupait le devant de la scène au cours de cet exercice. La majorité des modifications ont pu être adoptées à la fin de l'année par la Commission d'experts du RID. Grâce à la réduction de 11 à 5 mois des délais de notification depuis l'entrée en vigueur de la COTIF 1999, diverses questions restées en suspens pourront encore être tranchées en mai 2012.

- III. En ce qui concerne les affaires internes de l'Organisation et de son Secrétariat à Berne, des changements organisationnels et de personnel importants ont eu lieu. Sur recommandation du vérificateur des comptes, le Secrétaire général a commencé la mise sur pied et l'introduction d'un système de contrôle interne (SCI). La chef du service Finances/Comptabilité a alors structuré et documenté dans des ordiogrammes les différentes étapes de demande, de contrôle et d'autorisation pour la gestion financière. Le Comité administratif a pris note de ces éléments du système de contrôle interne lors de sa session de novembre 2011 et les a approuvés. Tous les processus de décision du service financier du Secrétariat sont ainsi obligatoires et facilement contrôlables au besoin. Afin de définir clairement les responsabilités dans d'autres domaines de travail du Secrétariat et de pouvoir contrôler leur bonne exécution, le Secrétaire général a promulgué trois instructions de service définissant ou redéfinissant les pouvoirs de signature, les règles de remplacement et la procédure d'application du système des horaires de travail flexibles. Ces instructions de service

sont désormais en vigueur. Il a ensuite contrôlé les conditions d'application conformément à l'article 48 pour la demande, la réalisation et la facturation des voyages de service ainsi que pour les frais de déménagement. Une version révisée entre en vigueur au printemps 2012. Le Secrétaire général a garanti au Comité administratif qu'il l'informerait en détail des évolutions du système de contrôle interne dans ces domaines lors de la session de mai 2012.

En 2011, la création de l'Association du personnel du Secrétariat de l'OTIF, composée de tous les fonctionnaires, et l'élection d'un Conseil du personnel, formé de trois personnes, ont été d'importance pour les rapports entre les fonctionnaires du Secrétariat de l'OTIF et le Secrétaire général. Pour la formation de l'Association du personnel, des statuts et un règlement intérieur ont été élaborés puis adoptés par l'ensemble du personnel. Le Conseil du personnel, qui représente les intérêts des fonctionnaires devant le Secrétaire général, a été élu le 14 décembre 2011. La première décision que le Secrétaire général a prise avec le Conseil du personnel concernait une instruction de service faisant du bâtiment du siège de l'OTIF à Berne une « zone non-fumeurs ».

- IV. Avec le présent Rapport de gestion sur les travaux du Secrétariat de l'OTIF en 2011, le Secrétaire général poursuit son projet lancé en 2010 de raccourcissement et surtout d'amélioration de la lisibilité du Rapport, dont le nouveau format a recueilli un large consensus au sein du Comité administratif. En conséquence, le Secrétaire général a également entièrement restructuré le programme de travail pour 2012, en a réduit le contenu à l'essentiel et diminué de moitié son volume. Lors de sa session de novembre, le Comité administratif a adopté ce programme de travail bien plus facilement compréhensible et axé sur les activités principales de l'Organisation et remercié le Secrétaire général d'avoir entrepris cette restructuration.

# PARTIE SPÉCIFIQUE

## ACTIVITÉS

### I. CHAMP D'APPLICATION DE LA COTIF

#### 1. États membres de l'OTIF

Fin 2011, l'OTIF comptait 47 États membres, dont un membre associé, et une organisation régionale d'intégration économique (UE). L'adhésion de l'UE à la COTIF a pris effet le 1<sup>er</sup> juillet 2011.



|                          |    |                                 |    |
|--------------------------|----|---------------------------------|----|
| 1. Albanie               | AL | 24. Lituanie                    | LT |
| 2. Algérie               | DZ | 25. Luxembourg                  | LU |
| 3. Allemagne             | DE | 26. Macédoine, ERY de           | MK |
| 4. Arménie               | AM | 27. Maroc                       | MA |
| 5. Autriche              | AT | 28. Monaco                      | MC |
| 6. Belgique              | BE | 29. Monténégro                  | ME |
| 7. Bosnie-Herzégovine    | BA | 30. Norvège                     | NO |
| 8. Bulgarie              | BG | 31. Pays-Bas                    | NL |
| 9. Croatie               | HR | 32. Pologne                     | PL |
| 10. Danemark             | DK | 33. Portugal                    | PT |
| 11. Espagne              | ES | 34. Roumanie                    | RO |
| 12. Estonie              | EE | 35. Royaume-Uni                 | GB |
| 13. Finlande             | FI | 36. Russie                      | RU |
| 14. France               | FR | 37. Serbie                      | RS |
| 15. Grèce                | GR | 38. Slovaquie                   | SK |
| 16. Hongrie              | HU | 39. Slovénie                    | SI |
| 17. Iraq                 | IQ | 40. Suède                       | SE |
| 18. Iran                 | IR | 41. Suisse                      | CH |
| 19. Irlande              | IE | 42. Syrie                       | SY |
| 20. Italie               | IT | 43. République tchèque          | CZ |
| 21. Lettonie             | LV | 44. Tunisie                     | TN |
| 22. Liban                | LB | 45. Turquie                     | TR |
| 23. Liechtenstein        | FL | 46. Ukraine                     | UA |
| Membre associé de l'OTIF |    | * Procédure d'adhésion en cours |    |
| 47. Jordanie             | JO | Géorgie                         | GE |

## 2. Extension du champ d'application

La demande d'adhésion déposée fin 2010 par l'**Arménie** a pris effet le 1<sup>er</sup> juillet 2011. La totalité du réseau ferré arménien, qui englobe 780 km de lignes exploitées par les Chemins de fer du Caucase du Sud, est depuis soumise à la COTIF avec toutes ses annexes.

Le 24 octobre 2011, le Secrétaire général a reçu la demande d'adhésion de la **Géorgie**. L'adhésion sera effective au 1<sup>er</sup> mai 2012, au terme du délai prévu à l'article 37 de la COTIF. Conformément aux termes de l'article premier, § 6, des CIV/CIM, la Géorgie s'est réservé le droit de n'appliquer les Règles uniformes qu'à une partie seulement de son infrastructure ferroviaire. Pour la région du Caucase, il importe que la partie du corridor Bakou – Tbilissi – Kars situé sur le territoire national géorgien, à savoir le tronçon entre les gares frontalières de Gabardani (à la frontière avec l'Azerbaïdjan) et Kartsaki (à la frontière avec la Turquie), soit soumise aux Règles uniformes CIM (et CIV) dès que ces lignes seront mises en service. Par ailleurs, la Géorgie soumet également aux RU CIM les deux courts tronçons reliant les ports de Poti et de Batumi avec les gares de fret respectivement les plus proches. Des autres appendices à la COTIF, la Géorgie n'appliquera que l'Appendice C.

Depuis longtemps déjà, l'**Azerbaïdjan** manifeste son intérêt pour une adhésion à la COTIF en raison de la construction d'une liaison ferroviaire entre Bakou et la ville turque de Kars via Tbilissi et se prépare à une adhésion à l'OTIF. Cette liaison ferroviaire devant être achevée début 2013, on peut s'attendre à ce que l'Azerbaïdjan demande son adhésion à la COTIF au cours de l'année 2012. La procédure nationale relative à l'adhésion est près d'aboutir.

Au vu des essais des trains porte-conteneurs ECO (organisés par l'Organisation de coopération économique) sur la liaison ferroviaire directe et nouvellement mise en service Islamabad – Téhéran – Istanbul (ITI), les contacts avec le ministère des Chemins de fer du **Pakistan** se sont intensifiés en 2011. Puisque la Turquie et l'Iran sont déjà membres de la COTIF, l'adhésion du Pakistan permettrait que les convois dans le corridor ITI soient soumis à un seul régime juridique. Le Pakistan a expressément déclaré son intérêt pour une adhésion à la COTIF dans le cadre d'une courte présentation qu'un haut représentant du ministère des Chemins de fer pakistanais a donné à l'occasion de la 10<sup>e</sup> Assemblée générale (extraordinaire) des 22 et 23 juin 2011 à Berne. Il fut confirmé dans la correspondance qui a suivi que le gouvernement pakistanais avait pris une décision de principe pour discuter avec l'OTIF d'une adhésion. L'atelier consacré à l'adhésion du Pakistan à la COTIF qui a eu lieu les 7 et 8 décembre à Islamabad et auquel des autorités et des acteurs du trafic ferroviaire pakistanais intéressés ont participé a revêtu une importance primordiale.

Les États de la **péninsule arabe** étaient également en 2011 au centre de l'attention du Secrétaire général, qui a entre autres participé à la Conférence sur les transports et les chemins de fer du Conseil de coopération du Golfe (CCG) du 17 au 19 octobre 2011 à Doha au Qatar. Puisque les États du CCG ne disposaient jusqu'à présent d'aucun régime juridique international pour le secteur ferroviaire, le Secrétaire général est intervenu pour que le droit ferroviaire de la COTIF soit introduit pour les liaisons ferroviaires internationales en construction dans cette région. Les premières réactions des Émirats arabes unis et du Qatar ont été très positives.

## II. APPLICATION DE LA COTIF

### 3. État des ratifications de la COTIF 1999, application des différents Appendices

En 2011, l'OTIF comptait 41 États membres de la COTIF 1999. Le 28 avril 2011, le Maroc a ratifié le Protocole de Vilnius. Cinq États membres, qui n'ont, malheureusement, pas encore ratifié la COTIF 1999, sont restés des États membres de la COTIF 1980 (Iraq, Irlande, Italie, Liban et Suède). La qualité de membre de deux de ces États est suspendue (Irak et Liban). Pour le trafic avec et entre ces cinq États membres, l'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2011, l'Union européenne est devenue partie contractante à la COTIF (adhésion en vertu de l'article 38 de la COTIF).

Dans ce contexte et après l'entrée en vigueur des versions des Appendices E (CUI), F (APTU) et G (ATMF) adaptées au droit de l'UE (1<sup>er</sup> décembre 2010), la Commission européenne a recommandé aux États membres de l'UE de retirer leurs déclarations conformes à l'article 42, § 1, de la COTIF concernant la non application des Appendices E, F et G.

Un État membre, qui avait limité l'application de sa déclaration à la date d'adhésion de l'UE à la COTIF, a confirmé au Secrétaire général qu'il appliquerait à nouveau tous les Appendices à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2011 (A). En 2011, quatre États membres ont retiré leur déclaration avec effet immédiat (DK, FIN, GR, LT). Pour deux autres États, l'application de la déclaration dura jusqu'à fin 2011 (PL, NL). Un État membre n'a retiré sa déclaration qu'en partie, à savoir pour les CUI avec effet au 31 décembre 2011 (D). Fin 2011, il s'ensuivait donc pour l'application des différents appendices à la COTIF que :

- 21 États membres de l'OTIF appliquaient l'ensemble des 7 appendices ;
- depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2010, un État membre appliquait tous les appendices sauf les ATMF (suspension de l'application en vertu de l'art. 35, § 4, COTIF) ;
- 18 États membres appliquaient uniquement les Appendices A, B, C et D ;
- un État membre n'appliquait que l'Appendice B.

### 4. Réseaux et lignes soumis à la COTIF

En principe, depuis l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 (1.7.2006), les réseaux ferroviaires des États membres de la COTIF 1999 dans leur totalité sont soumis au droit uniforme contenu dans les Appendices à la COTIF.

Quatre États membres ont jusqu'à présent recouru à la possibilité de limiter l'application des Règles uniformes (réserve sur le champ d'application conformément à l'article premier, § 6 des CIV/CIM) : EE, UA, RU (qui n'applique toutefois que les CIM) et nouvellement GE. Le Secrétaire général tient à cette fin **les listes des lignes ferroviaires CIV/CIM** (art. 24, § 2, de la COTIF).

Suite à l'inscription d'une nouvelle ligne ferroviaire, une version actualisée du chapitre « Ukraine » de la liste des lignes ferroviaires CIM a été éditée au 1<sup>er</sup> janvier 2011. Avant la fin de l'année 2011, le Secrétaire général a été informé par l'Ukraine de la soumission d'une autre ligne ferroviaire au régime CIM. Cela a été pris en compte dans la nouvelle édition du chapitre « Ukraine » du 16 janvier 2012.

Aux fins du transport complémentaire par mer ou par voies navigables, le Secrétaire général tient **les listes des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV/CIM** (art. 24, § 1 de la COTIF). Les listes des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV et CIM contiennent chacune 13 chapitres.

Les chapitres « Russie » et « Allemagne » de la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM ont été réédités au 1<sup>er</sup> janvier 2011, suite à l'inscription d'une nouvelle société maritime remplaçant l'ancienne.

### **III. DROIT**

#### **5. Généralités**

En conséquence des amendements à la Convention et aux Appendices E, F et G entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2010 ainsi que des amendements à l'Appendice C à la Convention entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011, le moment était venu de mettre à dispositions des internautes de nouvelles versions consolidées des textes et de l'ensemble de la Convention ainsi que le Rapport explicatif dans son intégralité. Ce projet comportant de nombreux ajustements et corrections de toutes les versions linguistiques put finalement être achevé en novembre 2011.

Parmi les activités du service juridique, qui traite de presque tous les domaines d'activité de l'Organisation et conseille souvent et volontiers les autres services du Secrétariat, les domaines suivants méritent d'être mentionnés plus particulièrement.

#### **6. Fonctions de dépositaire**

Les fonctions de dépositaire ont été marquées par l'extension du champ d'application de l'OTIF dans la région du Caucase, l'adhésion de l'UE à la COTIF et les retraits en conséquence des déclarations des États membres de l'UE concernant la non application des Appendices E, F et G.

#### **7. Interopérabilité du droit de transport – Droit ferroviaire uniforme**

##### **7.1 Projet CIT/OSJD « Interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS »**

Les points suivants de la participation de l'OTIF à ce projet méritent d'être soulignés.

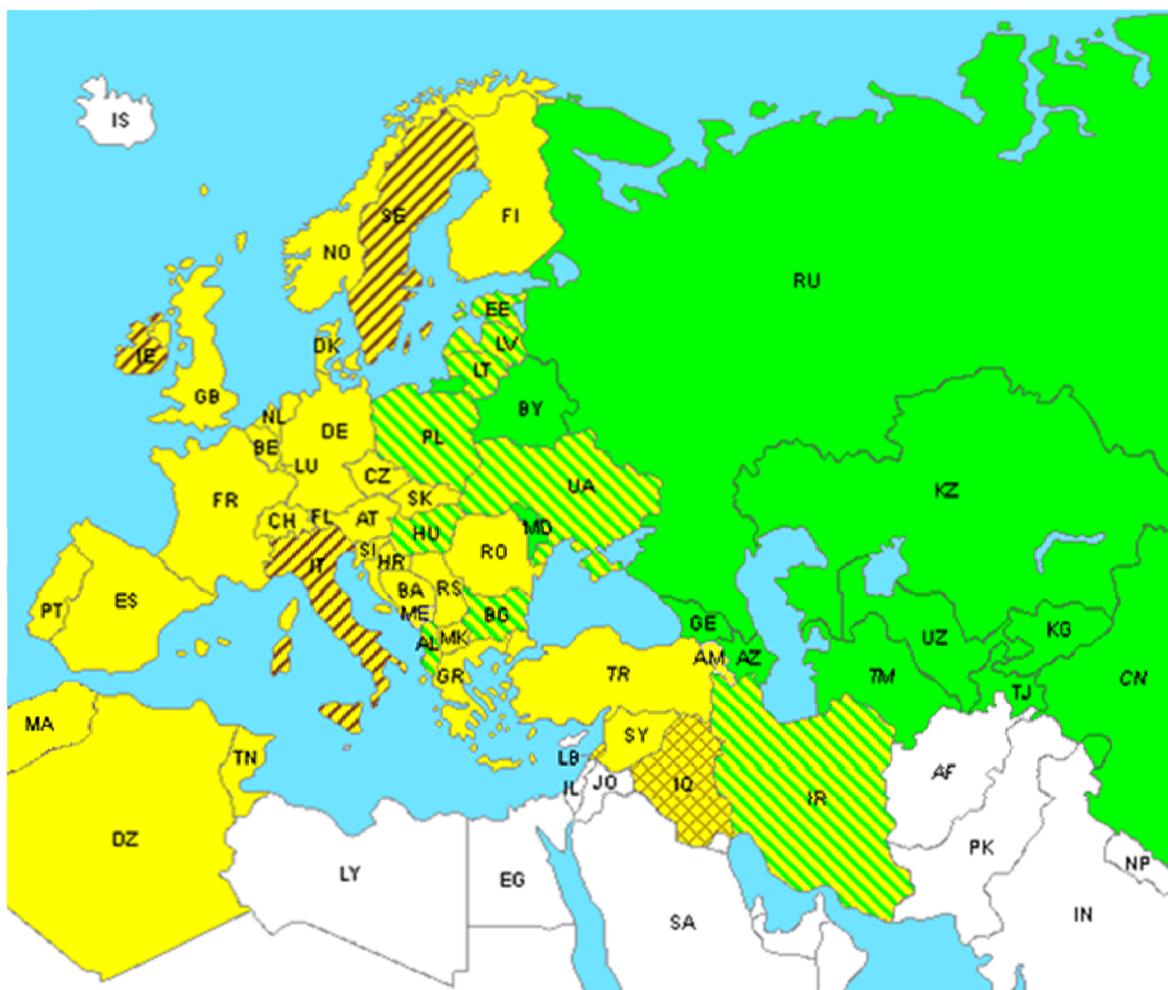
Les 6 et 7 avril 2011 a eu lieu à Astana, capitale du Kazakhstan, un séminaire commun CIT/OSJD sur « l'interopérabilité du droit de transport CIM/SMGS et la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pour le fret ferroviaire eurasiatique », auquel ont participé plus de 120 représentants d'administrations, de sociétés ferroviaires et de clients des chemins de fer, venant en particulier des « États de transit ferroviaire » (Russie, Kazakhstan et Mongolie) et de Chine, mais également l'OTIF et la CEE-

ONU. À cette occasion, le Secrétaire général adjoint a pu, au moyen d'une présentation des obligations des États parties à la Convention sur l'harmonisation de 1982 et de l'annexe 9 qui lui a dernièrement été ajoutée, attirer expressément l'attention sur les mesures à prendre en matière de facilitation du trafic transfrontalier. Un élément décisif à cet endroit pourrait être la manière et l'ampleur avec laquelle les gouvernements et chemins de fer intéressés, notamment ceux de la Russie, feront valoir leur influence au sein de l'OSJD.

Une représentante de l'OTIF a participé dans le cadre d'une réunion du groupe juridique CIM/SMGS (Paris, 26 et 27 avril 2011) à l'élaboration des conditions particulières (contractuelles) de responsabilité CIM/SMGS, dont les parties peuvent convenir via une note insérée dans la lettre de voiture CIM/SMGS. Le client pourra ainsi disposer d'une option de conditions de responsabilité plus avantageuses.

En raison des objections motivées de la représentante de l'OTIF, le groupe juridique a renoncé à intégrer dans les conditions particulières de responsabilité des conditions régissant les relations entre les transporteurs. Celles-ci devraient être réglementées dans un document séparé, sans alourdir encore les règles déjà passablement complexes avec lesquelles le client doit se familiariser.

L'OTIF a soutenu le séminaire « Interopérabilité du droit de transport pour le fret ferroviaire eurasiatique » organisé par le CIT et l'OSJD le 30 novembre 2011 à Bâle, où la suppléante du chef du service juridique a donné une courte présentation sur le thème « Présomption en cas de nouvelle édition des CIM/SMGS ».



### Application de la CIM et du SMGS



CIM



SMGS



CIM + SMGS



Application CIM suspendue



Qualité de membre à l'OTIF  
suspendue

Autres États SMGS :

- Mongolie
- Corée du Nord
- Vietnam

## 7.2 **Projet de la CEE/ONU « Droit ferroviaire eurasiatique unifié »**

En mars 2011, le Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU a approuvé la conception et l'approche reflétées dans le rapport de situation du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) sur l'unification du droit ferroviaire dans la région eurasiatique. Il a, par ailleurs, décidé la création d'un Groupe d'experts sur le sujet.

Trois étapes étaient envisagées à cet effet : premièrement, à court terme, un document intergouvernemental sur les conditions générales des contrats de transport ferroviaire eurasiatiques ; deuxièmement, à moyen terme, un règlement type mondial pour les transports internationaux ferroviaires ; troisièmement, à long terme, une Convention unique relative aux transports ferroviaires eurasiatiques.

Le Groupe d'experts, constitué sous la Présidence de la Fédération de Russie et la Vice-Présidence de la Turquie, s'est réuni le 6 mai et le 7 octobre 2011, dans l'objectif de préparer le document intergouvernemental afin qu'il soit ouvert à signature lors de la session du Comité des transports intérieurs en 2012. Ceci impliquait, par ailleurs, que les conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie (CGT EurAsia), sur lesquelles il repose, devaient aussi être finalisées avant la fin de l'année 2011.

Il va sans dire que l'OTIF a très activement participé à l'élaboration du projet de document intergouvernemental, que ce soit oralement en session ou par écrit en communiquant ses propositions au Secrétariat de la CEE/ONU. Elle a pleinement soutenu l'approche préconisée par la CEE/ONU ainsi que le calendrier prévu par la CEE/ONU.

Force est cependant de constater que les craintes de l'OTIF sur le retard que prendraient les travaux sur le calendrier prévu se sont avérées justifiées. Malgré des discussions particulièrement animées, les experts n'ont pas pu s'entendre sur l'orientation à donner au document intergouvernemental. De plus, le projet final des CGT EurAsia n'avait pas encore été établi fin 2011.

Lors de sa réunion des 3 et 4 novembre 2011, le SC.2 a décidé qu'il fallait un an de plus pour réaliser l'étape à court terme prévue dans le rapport de situation et que le Groupe d'experts devait donc poursuivre ses travaux en 2012. Il a également appuyé la proposition de son Président d'organiser une réunion informelle au début de l'année 2012 pour préparer un nouveau projet de document intergouvernemental qui concilierait les différentes positions exprimées au sein du Groupe d'experts en octobre 2011.

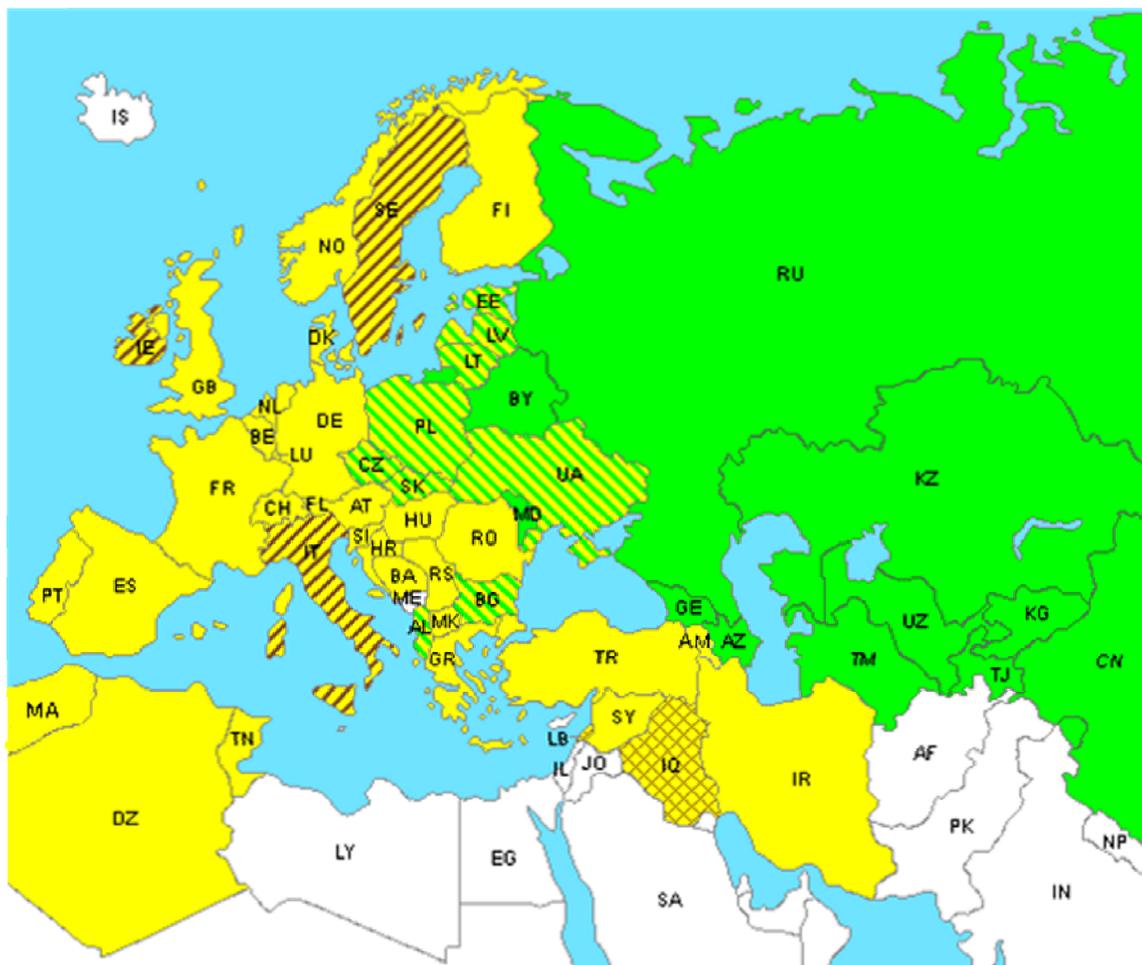
L'OTIF a pesé et continuera à peser de tout son poids pour faire avancer ce projet.

## 7.3 **Harmonisation juridique CIV/SMPS**

Au vu des nouvelles liaisons pour trains de voyageurs Moscou-Nice et Moscou-Paris, le CIT a proposé de créer un groupe juridique CIV/SMPS sur le modèle du groupe juridique CIM/SMGS. Ce groupe n'a certes pas vu le jour mais il fut convenu que les questions juridiques et d'exploitation se posant vis-à-vis de ces liaisons pour trains de voyageurs seraient examinées conjointement par l'OTIF, l'OSJD et le CIT.

À cette fin, deux sessions d'experts ont eu lieu en 2011, une à Varsovie (7 et 8 juin 2011) et une à Berne (29 novembre 2011). Dans deux présentations, une représentante de l'OTIF a confronté divers éléments des systèmes juridiques CIV et SMPS (objet de la réglementation, statut juridique du voyageur, responsabilité, etc.).

Une analyse commune des régimes juridiques applicables aux transports CIV/SMPS, dont le règlement (CE) sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (n° 1371/2007), constituera le point de départ des futurs travaux.



### Application de la CIV et du SMPS



CIV



SMPS



CIV + SMPS



Application CIV suspendue



Qualité de membre à l'OTIF suspendue

Autres Etats SMPS :

- Mongolie
- Corée du Nord
- Vietnam

## **8. CIM – Lettre de voiture électronique**

Afin de promouvoir, comme le fait le Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) entré en vigueur le 15 juin 2011 pour le trafic routier, une utilisation accrue de la lettre de voiture électronique en trafic ferroviaire international également, il est apparu nécessaire d'examiner les bases juridiques, et en particulier l'article 6, § 9, CIM, et de procéder le cas échéant à des modifications et des ajouts tant dans les RU CIM et les remarques explicatives que dans les produits concernés du CIT.

Au cours de la 1<sup>re</sup> session du groupe d'experts créé par le CIT « CIM – Lettre de voiture électronique », tenue le 21 octobre 2011 à Sierre (CH), le représentant de l'OTIF a souligné qu'une « équivalence fonctionnelle » aussi complète que possible de la lettre de voiture électronique devrait être garantie non seulement au sujet de sa relation avec la lettre de voiture papier mais également en vue de son traitement par le droit national des États concernés par les acheminements. Les prochaines discussions devront ainsi être consacrées à ces deux aspects.

## **9. Registre des garanties (Protocole de Luxembourg)**

Après avoir plusieurs fois consulté les deux prestataires restants au terme de la procédure de sélection, le Président du Comité préparatoire (PrepCom) pour l'établissement d'une autorité de contrôle et du Registre international pour les garanties portant sur le matériel roulant ferroviaire était d'avis que SITA NV restait le meilleur fournisseur.

Après que les membres du Comité préparatoire eurent comme prévu confirmé par voie de procédure écrite les décisions d'attribution et d'ouverture des négociations contractuelles avec SITA NV, a eu lieu le 5 mai 2011 la première ronde de négociations entre l'équipe du PrepCom (double présidence, secrétariats de l'OTIF et d'UNIDROIT, Groupe de travail ferroviaire) et les représentants de SITA.

Malgré des échanges intensifs de courriels, une série de conférences téléphoniques et deux autres rencontres, il n'a pas été possible d'atteindre l'objectif de soumettre en 2011 au PrepCom un projet de contrat fini.

Au cours de la 5<sup>e</sup> réunion du PrepCom des 28 et 29 novembre 2011 à Rome, les progrès considérables des négociations mais aussi tous les autres points ouverts importants ont fait l'objet de rapports et des consignes concrètes ont été données en conséquence par PrepCom pour leur poursuite. Afin que le contrat puisse rapidement être signé une fois un accord trouvé sur les points restants, le PrepCom a décidé d'une modification du règlement intérieur qui permet que le contrat soit approuvé et l'administrateur du registre nommé sans réunion supplémentaire mais par le biais d'une conférence téléphonique, par exemple. Pour ce qui est de la marche à suivre après la signature du contrat, le représentant de l'OTIF a présenté au PrepCom les grandes lignes du programme de travail de l'autorité de contrôle à constituer, programme qui devra être traité par un groupe de travail dédié. Ces travaux accompagneront la mise en œuvre d'un programme commun, établi dans le contrat, pour la promotion de l'entrée en vigueur du Protocole de Luxembourg, lequel présuppose une ratification par quatre États et une certification par l'OTIF de la viabilité du Registre international.

## IV. MARCHANDISES DANGEREUSES

### 10. Réunion commune RID/ADR/ADN

La Réunion commune RID/ADR/ADN, dont une session d'une semaine et une session de deux semaines ont eu lieu en 2011, élabore des prescriptions harmonisées au plan européen pour le rail, la route et la navigation intérieure. Le secrétariat de la Réunion commune est assumé conjointement par le service du RID de l'OTIF et par le secrétariat de la Division des transports de la CEE-ONU.

Tandis que la session de printemps fut consacrée au traitement des diverses modifications du RID/ADR/ADN, celle de septembre fut dédiée à l'harmonisation avec la 17<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU).

#### Modifications principales

##### *Transport de carbure de calcium en vrac*

Le carbure de calcium (n<sup>o</sup> ONU 1402) est une matière hydrosensible essentiellement utilisée pour produire de l'acier et de l'acétylène. L'emploi de mélanges de carbures de calcium comme agents de désulfuration est nécessaire à la production d'un acier de qualité.

Plusieurs États avaient souligné que le carbure de calcium principalement utilisé aujourd'hui appartenait au groupe d'emballage I et que par conséquent le transport en citernes RID/ADR et le transport en vrac étaient exclus.

Afin d'assurer que cette matière puisse dans l'immédiat toujours être transportée, la Réunion commune a formulé des exigences permettant un acheminement en sécurité du carbure de calcium du groupe d'emballage I en wagon-silo/véhicule-silo jusqu'à l'ajustement des prescriptions harmonisées. Ces exigences ont été reprises dans des accords particuliers multilatéraux pour le RID et l'ADR signés par les États concernés.

Comme solution à moyen terme (RID/ADR 2013), un code-citerne permettant le transport en citernes RID/ADR a été assigné à cette matière en tenant compte de ses caractéristiques spécifiques.

##### *Modification des citernes dont l'agrément de type a expiré ou a été retiré*

La limite temporelle insérée dans le RID/ADR 2011 pour les agréments de type ou leur retrait pour cause de modifications apportées aux prescriptions techniques peut avoir pour conséquence qu'après expiration ou retrait de l'agrément de type, des wagons-citernes puissent encore être exploités en l'état grâce à d'éventuelles mesures transitoires mais un tout nouvel agrément du wagon-citerne est alors nécessaire pour les modifications effectuées plus fréquemment à cause de variations dans les exigences des clients dans ce domaine.

Il fut décidé à l'unanimité que de telles modifications, devant satisfaire aux prescriptions du RID/ADR applicables au moment de leur mise en œuvre, devraient égale-

ment être possibles pour les citernes dont l'agrément de type a expiré. Puisque le dossier de citerne constitue une base très complète pour l'évaluation des citernes et de leurs modifications programmées, il n'est pas nécessaire que ce soit l'autorité qui a accordé l'agrément de type qui accorde également le certificat approuvant les modifications. Il faut cependant s'assurer qu'une demande rejetée de nouveau certificat d'agrément ne puisse être redéposée auprès d'une autre autorité compétente.

#### *Classement de l'huile de chauffe (lourde)*

Les huiles de chauffe lourdes sont généralement des résidus de distillation du pétrole ou des mélanges de ces résidus avec des distillats plus légers, utilisées comme combustibles dans des centrales thermiques ou pour les moteurs de navires. Elles sont généralement visqueuses avec un point d'éclair supérieur à 60 °C. En raison de ce point d'éclair élevé, ces huiles de chauffe n'étaient jusqu'à présent pas considérées comme dangereuses. Selon les critères intégrés dans le RID/ADR en 2009, il peut toutefois y avoir un danger pour l'environnement, comme le montrent régulièrement les accidents de navires.

En raison de la grande diversité des différentes propriétés de l'huile de chauffe lourde, la Réunion commune n'a pas pu décider de lui accorder systématiquement un seul numéro ONU puisque cela pourrait conduire à ce que des matières soient classées comme dangereuses alors qu'elles ne répondent pas aux critères correspondants. Tant que l'industrie pétrolière ne réclame pas l'affection systématique d'un numéro ONU précis, indépendamment des propriétés des huiles de chauffe, le classement est réalisé selon les prescriptions applicables du RID/ADR/ADN, selon lesquelles quatre numéros ONU sont disponibles en fonction des propriétés de l'huile de chauffe en question.

#### *Réservoirs à gaz des véhicules automobiles*

Avec la mise au point et la commercialisation de systèmes alternatifs de propulsion des véhicules, on utilise de plus en plus des véhicules fonctionnant aux gaz inflammables (GPL, gaz naturel, hydrogène). Pour les opérations de maintenance et de réparation, les activités liées à l'assurance-qualité des véhicules et de leurs composants et leur élimination écologique, il est nécessaire de transporter des réservoirs de gaz ou des systèmes de stockage de gaz usagés présentant différents niveaux de remplissage.

Les dispositions actuelles ne prévoyant aucun moyen de transporter de façon réglementaire et légale de tels réservoirs de gaz, une nouvelle disposition spéciale définissant les exigences posées aux systèmes de stockage de gaz usagés et leurs conditions de transport particulières a été élaborée.

#### *Classement des matières radioactives comme dangereuses pour le milieu aquatique*

La Réunion commune a constaté qu'il n'existait pour l'instant aucune donnée sur la dangerosité pour le milieu aquatique des matières radioactives, et qu'il était par ailleurs difficile de différencier les effets sur l'environnement liés à un danger chimique de ces matières de ceux liés à leur radioactivité. Elle a donc décidé d'exclure les matières radioactives du champ d'application de la prescription exigeant pour toutes les matières un contrôle quant à leur danger environnemental.

## Harmonisation avec la 17<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

### *Carburants contenus dans des machines ou matériels*

L'exemption au 1.1.3.1 b) du RID/ADR prévoit que le transport de machines ou de matériels non spécifiés qui comportent des marchandises dangereuses dans leur structure ou leur circuit de fonctionnement soit affranchis des prescriptions du RID à condition que des mesures soient prises pour empêcher toute fuite de contenu. Par le passé, cette exemption fut appliquée par différents transporteurs, également pour le transport de générateurs pouvant parfois contenir jusqu'à 3 000 litres de carburant par exemple, sans qu'aucune prescription du RID/ADR ne soit appliquée.

Une nouvelle disposition spéciale introduisant les prescriptions à respecter pour les réservoirs dans des machines ou matériels s'applique désormais aux différentes rubriques pour les carburants. Ces prescriptions concernent entre autres l'étiquetage ou le placardage en fonction de la taille du réservoir à combustible.

### *Nouveaux numéros ONU*

Des nombreux nouveaux numéros ONU intégrés, trois se démarquent qui pourraient intéresser de près le public :

Les supercondensateurs sont des réservoirs d'énergies électriques qui, en raison de leur haute fiabilité et de leur longue durée de vie, sont de plus en plus utilisés pour remplacer les accumulateurs. Ils sont particulièrement adaptés lorsqu'un chargement et une diffusion de l'énergie rapides sont nécessaires. Le numéro ONU 3499 sera à l'avenir utilisé dans le monde entier pour ces condensateurs.

Dans divers pays, des produits chimiques sous pression sont commercialisés dans des bouteilles à gaz. Il s'agit là de matières liquides ou solides comme les colles, les enduits ou les détergents, qui, mélangées à un ou plusieurs gaz, sont placées dans des récipients à pression, dont la pression suffit pour expulser le produit. L'attribution d'un des nouveaux numéros ONU 3500 à 3505 à ces produits chimiques se base tant sur les propriétés du produit chimique liquide ou solide que sur celles du propulseur.

Sur la base des données de contrôle disponibles fut reconnue la nécessité d'affecter un risque subsidiaire de toxicité au mercure de n° ONU 2809. Puisque ce reclassement aurait eu pour conséquence pour le trafic aérien qu'il n'aurait plus été possible de charger du mercure à bord d'avions de ligne ou dans des compartiments de charge dans lesquels se trouvent des animaux ou des denrées alimentaires, des aliments pour animaux ou d'autres matières comestibles, un numéro ONU spécifique pour le mercure contenu dans des articles manufacturés (n° ONU 3506) a été prévu, pour lequel diverses exemptions s'appliquent.

### *Quantités de minimis de marchandises dangereuses*

Des quantités minimales de marchandises dangereuses dans des emballages de haute qualité peuvent représenter un risque négligeable lors du transport. À l'heure actuelle, si l'on applique strictement les critères de classification, même une fraction de gramme de matières solides inflammables doit par exemple être considérée comme

une marchandise dangereuse. En cas d'incendie lors du transport, l'emballage de la matière contient pourtant en pratique beaucoup plus d'énergie potentielle que n'en contient une quantité aussi infime de matière.

Un nouveau paragraphe comportant des exemptions supplémentaires pour les quantités nettes de matières d'au maximum 1 ml / 1 g par emballage intérieur et 100 g / 100 ml par emballage extérieur a été ajouté au chapitre 3.5 du RID/ADR/ADN, les matières les plus dangereuses étant cependant exclues.

#### *Réipients à pression de secours*

Outre les prescriptions en vigueur pour les emballages de secours, des prescriptions pour les réipients à pression de secours sont maintenant également insérées.

Les réipients à pression de secours sont nécessaires au transport de réipients à pression plus totalement conformes aux prescriptions, pour une vidange ou une élimination en toute sécurité. Cela peut être le cas après un accident ou dans d'autres circonstances particulières, par exemple lorsque des bouteilles à gaz sont retrouvées dans des entreprises désaffectées et qu'il n'est plus possible de savoir si elles ont été stockées et entretenues correctement. Puisque pour certains gaz les installations d'élimination ne se trouvent pas forcément à proximité immédiate ni même parfois dans le même pays, des prescriptions pour le transport en emballages de secours devenaient nécessaires.

#### *Utilisation d'emballages en métaux autres que l'acier et l'aluminium*

Toutes les instructions d'emballage autorisant l'utilisation d'emballages en acier ou en aluminium autoriseront également à l'avenir les emballages en métaux tiers. Le titane se démarque tout particulièrement par de meilleures propriétés mécaniques et n'est en outre pas magnétique, ce qui revêt une grande importance pour les applications militaires en particulier.

#### *Engins de transport contenant un agent de refroidissement ou de conditionnement*

Pour le transport de marchandises sensibles aux variations thermiques qui ne constituent elles-mêmes pas forcément des marchandises dangereuses, la neige carbonique est partiellement utilisée comme agent de refroidissement. Or, pour les ouvriers qui ouvrent le conteneur, elle peut représenter un danger similaire à celui posé par les conteneurs sous fumigation. Ce danger potentiel avait par le passé conduit à l'insertion du 5.5.2 dans le RID/ADR/ADN.

Puisqu'en particulier dans les cas pour lesquels la neige carbonique est utilisée pour des marchandises non dangereuses, on ne peut supposer que tous les employés impliqués aient une bonne connaissance de la réglementation relative aux marchandises dangereuses, toutes les dispositions applicables ont été résumées dans un nouveau paragraphe afin de faciliter la formation des personnes concernées.

## 11. Commission d'experts du RID

La Commission d'experts du RID est l'un des organes les plus importants de l'OTIF dans la mesure où les règlements relatifs au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sont soumis à des modifications permanentes qui conduisent tous les deux ans à une réédition complète des 1 500 pages du RID. Étant donné que la Directive européenne 2008/68 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses fait appliquer les prescriptions du RID au trafic national des États membres de l'UE également, les modifications du RID ont pour conséquence directe une modification du droit national. L'OTIF joue alors un rôle-clé.

En 2011, la Commission d'experts du RID s'est réunie pour une session d'une semaine, consacrée principalement à l'approbation des modifications adoptées en 2010 et 2011 par la Réunion commune et la Commission d'experts du RID.

### *Harmonisation avec la 17<sup>e</sup> édition du Règlement type de l'ONU*

La Commission d'experts du RID a approuvé les modifications adoptées par la Réunion commune sur la base de la 17<sup>e</sup> édition du Règlement type de l'ONU. Au vu des décisions prises par le groupe de travail de la CEE-ONU pour le transport de marchandises dangereuses (WP.15), elle a procédé à diverses modifications et a en particulier rejeté l'insertion de nouvelles prescriptions pour les conteneurs pour vrac souples puisque l'utilité de ces conteneurs pour le transport ferroviaire n'est pas prouvée. Dans un premier temps, le WP.15 avait lui aussi rejeté l'insertion de prescriptions pour ces dispositifs de confinement.

Les conteneurs pour vrac souples sont des dispositifs de confinement en forme de sac et dotés de courroies permettant un maniement mécanique. La contenance dudit dispositif peut atteindre jusqu'à 15 m<sup>3</sup>.

### *Placardage*

Plusieurs propositions demandant une harmonisation avec les prescriptions de l'ADR furent soumises à la Commission d'experts du RID concernant le placardage.

L'apposition de signalisation orange au lieu de plaques-étiquettes pour le transport de colis de marchandises dangereuses dans des wagons devrait être autorisée, comme c'est déjà le cas pour le transport de véhicules routiers en ferroutage. Les panneaux rabattables orange permettraient de résoudre les problèmes liés à la mauvaise adhérence des plaques-étiquettes à basse température ou sur des surfaces humides ou au retrait des plaques-étiquettes trop adhérentes. Du reste, si différentes plaques-étiquettes s'accumulent sur des wagons contenant diverses marchandises dangereuses, leur valeur informative est de toute façon très faible.

L'harmonisation des prescriptions pour le marquage des caisses mobiles acheminées par le rail dans le cadre d'une chaîne de transport d'une part et des simplifications adoptées pour le ferroutage dans l'édition 2011 du RID d'autre part fut également proposée. Ainsi, comme pour les caisses mobiles chargées sur des remorques et acheminées en ferroutage par exemple, une signalisation orange à l'avant et à l'arrière devrait suffire.

Ces questions n'ont toutefois pas pu être entièrement traitées car elles conduiraient à une modification de la pratique en vigueur depuis des décennies. Les discussions à ce sujet se poursuivront au cours des deux prochaines années.

#### *Accident ferroviaire de Viareggio*

La Commission d'experts du RID a été informée des résultats intermédiaires de l'enquête sur l'accident ferroviaire de Viareggio du 29 juin 2009. La rupture d'un essieu du premier wagon du train avait causé un déraillement provoquant le renversement dudit wagon après 370 m. 100 m plus loin, la citerne avait été percée par un élément de l'infrastructure (soit un coupon de rail placé à la verticale afin de procéder à des mesures, soit la patte de lièvre d'un aiguillage).

Au terme de l'enquête, différentes mesures pour les paires de roues ont pu être proposées à l'échelle européenne (traçabilité des essieux, conservation des données des contrôles, destruction des essieux d'origine incertaine, détermination d'une durée de vie maximale des éléments de construction, maintenance en fonction du kilométrage parcouru) et sont déjà appliquées dans le cadre d'un engagement volontaire du secteur.

La Commission d'experts du RID a convenu d'étudier au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » et une fois que le rapport final d'accident sera soumis les possibles répercussions de l'accident sur la législation relative aux marchandises dangereuses.

### **12. Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID**

L'objectif de ce groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID est d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire par citerne à la lumière de plusieurs accidents graves.

#### *Détection de déraillement*

Lors de sa session de deux jours, le groupe de travail s'est penché sur les résultats de l'étude commanditée par l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et réalisée par Det Norske Veritas (DNV) sur la prévention et la détection de déraillements et a formulé ses commentaires et recommandations qui furent transmises à l'ERA afin qu'elle en tienne compte dans l'élaboration de la version finale de l'étude.

Le groupe de travail a entre autres critiqué le fait que les conclusions de DNV ne concernaient que la mesure d'équipement de tous les wagons de marchandises avec des détecteurs de déraillement. Les mesures de protection spécifiques aux marchandises dangereuses comme l'équipement de tous les wagons de marchandises dangereuses avec des détecteurs de déraillement ou l'équipement des wagons déterminés par la Commission d'experts du RID pour les matières très dangereuses n'étaient à l'inverse pas incluses dans une quelconque conclusion ou recommandation, sans que cela soit justifié et alors qu'elles affichaient de meilleurs rapports coûts-bénéfices.

Par ailleurs le groupe de travail a regretté que les fausses alertes n'aient été mentionnées qu'au sujet des détecteurs de déraillement bien qu'elles puissent revêtir de

l'importance pour toutes les autres mesures. En outre, aucun déclenchement intempestif n'a plus été constaté depuis 2004 pour les nouveaux détecteurs de déraillement dotés de valeurs seuils de déclenchement plus élevées, de sorte que les conséquences négatives présentées d'un déclenchement intempestif ne sont plus pertinentes.

Pour finir, le groupe de travail a également souligné la dimension politique du problème car il est incompréhensible pour le public que des déraillements puissent parfois passer complètement inaperçu et que des déraillements aux conséquences graves aient encore lieu alors que la technique de détection des déraillements existe.

#### *Fuites de gouttes*

Les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes pour les marchandises dangereuses établies par le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) ont été présentées au groupe de travail. Elles décrivent avec précision chaque étape des processus de remplissage et de vidange et servent ainsi à diminuer le risque de fuite de gouttes. Le groupe de travail a favorablement accueilli ces listes et il fut décidé d'y faire référence dans le RID dans les parties relatives aux obligations du remplisseur et du déchargeur.

### **13. Coopération avec d'autres organisations internationales**

Le service du RID a participé en qualité d'observateur aux deux sessions du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ECOSOC. Les décisions prises lors de ces sessions seront incorporées dans la 18<sup>e</sup> édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU) et reprises, dans le cadre de l'harmonisation, dans l'édition 2015 du RID.

Le service du RID a également participé, par intermittence, aux deux sessions du groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), qui prend les décisions concernant les modifications de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). L'objectif principal de cette participation était de garantir un parallélisme dans les règlements du RID/ADR/ADN.

Par ailleurs, la coopération avec le groupe d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'UIC s'est poursuivie dans le cadre de réunions préparatoires pour la Réunion commune RID/ADR/ADN et la Commission d'experts du RID.

## **V. TECHNIQUE**

### **14. Commission d'experts techniques (CTE)**

Le Secrétariat de l'OTIF a convoqué la 4<sup>e</sup> session de la Commission d'experts techniques (CTE) pour les 14 et 15 septembre 2011. Les Prescriptions techniques uniformes (PTU) relatives aux wagons de marchandises (PTU WAG et ses 32 annexes), à la limitation des émissions sonores (PTU NOI), aux procédures d'évaluation (PTU GEN-D), aux procédures d'évaluation des risques (PTU GEN-G) et les annexes aux ATMF concernant la certification des entités chargées de la maintenance (ECM),

l'annexe A, les modèles uniformes des certificats techniques, les amendements aux spécifications des Registres nationaux de véhicules (RNV), etc. y constituaient des points pour adoption. En d'autres termes, tous les documents (environ 1 000 pages au total) comportant les règlements nécessaires aux admissions techniques (approbations) de wagons de marchandises et à la reconnaissance mutuelle des certificats par tous les États contractants de la COTIF ont été traités.

L'UE a soumis un document de 30 pages que le Secrétariat a reçu le 30 août 2011 et dans lequel elle présentait sa position coordonnée sur les documents et demandait des amendements. Le Secrétariat et le président ont préparé une prise de position écrite sur le document de l'UE indiquant quelles propositions ils soutenaient, auxquelles ils s'opposaient et desquelles la Commission d'experts techniques devait discuter puis voter.

Par manque de temps, les discussions et décisions sur les documents concernant les limitations du bruit, les modèles de certificats et les amendements au RNV ont été repoussées à la 5<sup>e</sup> CTE en mai 2012, avec discussion préliminaire au sein du WG TECH.

Tous les autres documents ont été adoptés à *l'unanimité* avec les amendements proposés par l'UE et le Secrétariat.

Tous les documents étaient disponibles en version anglaise originale mais les versions française et allemande de certaines annexes de la PTU Wagons de marchandises (PTU WAG) et du document portant sur les procédures d'évaluation (PTU GEN-D) n'étaient pas disponibles avant la session. Il a donc été décidé qu'un vote formel par voie de procédure écrite aurait lieu pour l'adoption des versions française et allemande de la PTU WAG et de la PTU GEN-D.

Les documents adoptés sur la base des trois versions linguistiques ont été notifiés aux États membres le 30 novembre 2011 et entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2012, à moins que les États membres ne soumettent le nombre d'objections stipulé à l'article 35, § 4, de la Convention. Les notifications sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF.

## **15. Révision des Appendices APTU et ATMF**

Les versions modifiées et totalement alignées sur les réglementations techniques correspondantes de l'UE de ces Appendices sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2010.

Puisque les États membres de l'UE avaient déposé des déclarations de non application des Appendices (article 42 de la COTIF) en raison de leur ancienne incompatibilité avec le droit de l'UE, ces amendements devraient maintenant permettre aux États de l'OTIF membres de l'UE (et à la Norvège) de retirer leurs déclarations faites conformément à l'article 42 de ne pas appliquer les Appendices F (APTU) et G (ATMF). À la fin de l'année 2011, 5 États membres de l'UE (A, DK, FIN, GR et PL) avaient déjà retiré leurs déclarations.

En avril 2010, l'UE a informé le Secrétariat que la représentation de l'OTIF dans tous les groupes de travail de l'ERA était suspendue. L'OTIF a bientôt réalisé que la

coopération pour les accords juridiques concernant le registre commun des marquages des détenteurs de véhicules (MDV) avait également cessé sans qu'elle en fût informée ou notifiée.

À la suite de l'accord entre l'UE et l'OTIF pour l'adhésion de l'UE à l'Organisation, qui a pris effet au 1<sup>er</sup> juillet 2011, la coopération a partiellement repris, y compris pour le registre commun MDV. Toutefois, le Secrétariat est toujours exclu de tous les groupes de travail de l'ERA, même s'il a depuis été invité à quelques ateliers ouverts.

Les communications de l'ERA et de la Commission européenne sur les activités dans les domaines pertinents (WP) et sur les règlements de l'UE en cours de développement sont toujours très éparses et peu fiables ce qui rend le travail du Secrétariat plus compliqué et moins efficace.

## **16. Consultation sur le projet de STI Wagons de marchandises révisée**

Le 14 avril 2011, le Secrétariat a été informé que le projet de STI en question (avant-projet, version 1.0) était disponible pour consultation. Le Secrétariat l'a distribué aux États parties non membres de l'UE en leur demandant leurs opinions, commentaires et propositions. Le 7 juillet, le Secrétariat a envoyé une réponse complète à l'UE composée de commentaires généraux et spécifiques (techniques) portant sur les dispositions détaillées.

L'OTIF trouvait l'avant-projet problématique quant à la mise en œuvre de la nouvelle approche de l'UE avec une partie principale obligatoire de la STI contenant quelques exigences fonctionnelles et une annexe *facultative* (annexe C) comportant les exigences des fiches UIC qui forment la base de l'interopérabilité depuis 1922. Ces exigences UIC sont pertinentes pour 90 % des wagons. Par exemple, la partie principale ne comportait pas de spécifications pour les interfaces géométriques entre les wagons de marchandises ce qui avait pour conséquence qu'un wagon aurait pu être construit conformément à la STI mais sans tampons ou avec une hauteur de tampons différente de celle prescrite dans la norme UIC, ce qui serait dangereux et pourrait provoquer des déraillements.

L'OTIF a reçu une réponse de l'UE expliquant que l'ERA avait été chargée de répondre aux commentaires détaillés. La réponse de l'ERA causera quelques difficultés à l'OTIF quant la STI sera transposée dans les règles de l'OTIF. L'une d'entre elle est que les dispositions du projet de STI se basent sur l'existence d'une directive de l'UE sur la sécurité, qui comporte des exigences relatives à la certification obligatoire de la sécurité des entreprises ferroviaires. La COTIF ne comporte pas de telles exigences. Au 23 février 2012, l'OTIF attend toujours la réponse de la Commission sur ses commentaires généraux.

## **17. WG TECH**

En 2011, le WG TECH a poursuivi son travail avec trois réunions : deux à Berne en mars et mai avant la 4<sup>e</sup> session de la CTE en septembre et une à Ljubljana en novembre.

En 2011, le WG TECH a principalement traité les points suivants :

- PTU WAG : Matériel roulant – Wagons de marchandises, avec ses 32 Annexes
- PTU GEN-D : Dispositions générales – Procédures d'évaluation (Modules)
- PTU NOI : Matériel roulant – Bruit
- Règles de l'OTIF pour la certification et l'audit des entités chargées de la maintenance
- Amendements au document sur le Registre national de véhicules adoptés lors de la 3<sup>e</sup> session de la CTE (février 2009)
- Problèmes liés à la décision de l'Assemblée générale de remplacer le mot « ensure » par « ascertain » dans la version anglaise de l'article 15, § 3 des ATMF.
- Programme de travail de la CTE pour 2012 et 2013.

Le WG TECH a décidé de ne pas attendre que la révision en cours de la STI WAG soit terminée, cette procédure pouvant durer des années, mais de préparer la PTU WAG sur la base de la STI WAG en vigueur, même si celle-ci contient encore de nombreuses erreurs. De surcroît, toutes les dispositions en vigueur pour la conception des wagons de marchandises provenant d'autres STI en cours de révision seront également incluses dans la PTU WAG. Bien que le Secrétariat ait corrigé des erreurs connues et nouvellement détectées de la STI WAG en recopiant le texte dans les PTU WAG et qu'il ait, sur conseil d'experts d'organisations partenaires et d'autorités nationales, traité les points ouverts restants (problème de l'acceptation mutuelle), le WG TECH a décidé de copier sans modification les STI dans les PTU, y compris les erreurs et points ouverts, sauf quand ces erreurs pourraient entraîner des risques de sécurité évidents.

Le WG TECH a poursuivi la discussion sur le libellé de l'article 15, § 3 des ATMF, et a décidé de développer le Rapport explicatif sur l'article 15 des ATMF, au lieu de rétablir le mot « ascertain » à la place de « ensure » dans la version anglaise. Ce problème doit donc encore être résolu en 2012.

Au cours de la réunion à Ljubljana fut décidée l'élaboration d'un projet de proposition pour des règlements sur les dérogations, projet devant être adopté par la 5<sup>e</sup> Commission d'experts techniques. L'article 7a des ATMF donne à la CTE la compétence pour l'adoption des règles sur les dérogations. L'origine de cette décision était la demande de la Serbie d'inclure une disposition transitoire dans la PTU NOI, telle qu'elle existe dans la STI correspondante, afin de donner à l'industrie dans les États parties non membres de l'UE une période de transition similaire pour s'adapter à la nouvelle réglementation.

## **18. Registre, base de données et codification**

Conformément à la décision de la 3<sup>e</sup> session de la CTE, les États membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de l'UE auraient dû mettre en place un Registre national de véhicules (RNV) avant le 1<sup>er</sup> août 2010. Les progrès établis dans leur mise en œuvre

ont été passés en revue en juillet dans le but d'en informer les participants à la 4<sup>e</sup> session de la CTE. Seuls 7 États non membres de l'UE (Albanie, Bosnie-et-Herzégovine, Iran, Monténégro, Suisse, Serbie et Turquie) avaient mis sur pied ou étaient en train de développer leur RNV.

Les RNV contiendront les données relatives à l'admission (approbation) des véhicules ; les détails techniques seront inclus dans un registre central de type. Les spécifications pour le registre des types autorisés (de véhicules) de l'UE ont été promulguées dans une décision de la Commission européenne en octobre 2011.

#### **19. Ateliers pour les États membres de l'OTIF non membres de l'UE**

En raison d'un manque de ressources dans le service Technique, il n'a pas été possible d'organiser en 2011 un atelier annuel dans l'un des États membres de l'OTIF non membres de l'UE. Ces ateliers sont très appréciés des participants. Comme indiqué dans le programme de travail, de tels ateliers ne pourront à l'avenir avoir lieu que si un troisième technicien est recruté dans le service.

### **VI. FACILITATION FERROVIAIRE**

En 2011, la Commission de facilitation ferroviaire (CFF) a examiné les possibilités d'action présentées par le Secrétariat pour éliminer les obstacles au franchissement des frontières sur les liaisons de fret ferroviaire eurasiatiques. Celles-ci s'appuyaient sur l'analyse effectuée par le Secrétariat et confirmée par la CFF de la situation initiale ainsi que sur le programme de travail triennal de l'Assemblée, adopté en 2010.

Il s'agit de montrer à l'Assemblée générale, d'ici septembre 2012, tous les champs d'action possibles relevant de la COTIF dans lesquels une facilitation du franchissement des frontières est réalisable afin que, sur la base d'un mandat répondant à l'ordre des priorités déterminé par l'Assemblée générale, la concrétisation des travaux puisse débuter en 2013.

Malgré un travail intensif, la CFF a dû accuser un grand retard sur son programme de travail en raison d'une incapacité à statuer par manque de quorum (quorum qui s'élève à un tiers de toutes les délégations) lors de sa session d'octobre. Afin de tenir informées toutes les délégations des États membres de l'OTIF qui n'ont pas participé et de mettre à profit un temps précieux jusqu'à la présentation des champs d'action à l'Assemblée générale, le Secrétariat a élaboré fin 2011 deux documents informels explicatifs complémentaires pour expliquer le « catalogue de mesures » destiné à être présenté à l'Assemblée générale.

En raison de la grande pluridisciplinarité de cette Commission, de premiers contacts informels ciblés avec divers autres secteurs et organisations ont été pris, en particulier avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD). Les premiers échos sont extrêmement positifs.

## VII. COOPERATION INTERNATIONALE

Le Secrétariat de l'OTIF entretient des contacts multiples, mais à des degrés divers et d'intensité variable, en fonction des sujets traités et de l'intérêt particulier que ces sujets peuvent revêtir pour l'OTIF, avec de nombreuses organisations et associations internationales. Il s'agit notamment des organisations et associations internationales suivantes :

Nations Unies (ONU)

- Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (multimodal)
- Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU) – Comité des transports intérieurs (CTI) et ses groupes de travail formels et informels pour le transport par chemin de fer (SC.2), le transport des marchandises dangereuses – route/navigation intérieure (WP.15), le transport intermodal et de la logistique (WP.24), les problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et la sûreté des transports intérieurs
- Organisation maritime internationale (OMI)
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
- Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)

Organisation mondiale des douanes (OMD)

Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)

Forum International des Transports (FIT)

Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)

Organisation de coopération économique (ECO)

Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD)

Comité international des transports ferroviaires (CIT)

Union internationale des chemins de fer (UIC)

Comité européen de normalisation (CEN)

Les événements importants en 2011 dans le cadre de la coopération sont signalés dans les chapitres spécialisés.

## L'ORGANISATION OTIF

### VIII. ORGANES GÉNÉRAUX DE L'OTIF

#### 20. Assemblée générale

Une Assemblée générale extraordinaire (10<sup>e</sup>) s'est réunie les 22 et 23 juin 2011 à Berne pour approuver l'accord d'adhésion de l'UE à la COTIF négocié par le Secrétaire général et la Commission européenne (art. 14, § 2, lettre n), COTIF). Le représentant de la Suisse, pays qui avait, par ses bons services, considérablement contribué au succès des négociations sur les conditions d'adhésion, en fut élu président.

Le Secrétaire général de l'OTIF et un haut représentant de la Hongrie, État alors à la présidence de l'UE, ont signé l'accord d'adhésion de l'UE après son approbation par l'Assemblée générale.

À l'occasion de son adhésion, l'UE a déposé deux déclarations unilatérales écrites. La première se référait à la clause de déconnexion formulée à l'article 2 de l'accord et portait sur la compréhension de l'expression « régissant le sujet particulier concerné », la seconde concernait la compétence de l'UE dans le secteur ferroviaire. Comme l'accord d'adhésion avait été rédigé en 22 langues, l'UE a confirmé au Secrétaire général, à sa demande, la concordance de toutes les versions linguistiques établies par l'UE avec l'original anglais, langue dans laquelle avaient été menées les négociations.

Par ailleurs, le Secrétaire général a profité de l'Assemblée générale pour d'une part informer les États membres des évolutions actuelles importantes pour l'avenir de l'Organisation (extension du champ d'application, projet « Droit ferroviaire uniforme » de la CEE-ONU) et d'autre part les exhorter à participer plus activement aux différents organes de l'Organisation.

#### 21. Comité administratif

Au cours de l'année 2011, le Comité administratif s'est réuni à deux reprises à Berne, sous la Présidence de la République tchèque, et plus particulièrement de M. Michal Němec.

Lors de sa 115<sup>e</sup> session (11/12.5.2011), le Comité a approuvé le rapport de gestion et le rapport de gestion financière 2010. Il a fixé, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives 2010 à Frs. 3'062'383.05.

Lors de sa 116<sup>e</sup> session (16/17.11.2011), le Comité a approuvé le programme de travail 2012/2013 ainsi que le budget 2012 et le budget prévisionnel 2013.

Au cours de ses sessions, le Comité a adopté la nouvelle version du Règlement intérieur. Il a traité diverses questions de personnel et adopté de nombreuses modifications du Statut du personnel ainsi que des modifications du Règlement financier et comptable. Il a, enfin, approuvé la mise à disposition à titre gratuit du RID sur le site Internet de l'OTIF en format « lecture seule ».

Dans le cadre de la préparation de la 11<sup>e</sup> Assemblée générale, le Comité a discuté de la mise au concours du poste du Secrétaire général pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2015, d'une part, et eu des premières discussions sur des propositions relatives à sa composition pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2012 au 30 septembre 2015, d'autre part.

## **22. Commission de révision**

La Commission de révision ne s'est pas réunie au cours de l'exercice 2011. Néanmoins, comme l'année passée, d'autres thèmes à traiter le cas échéant ont été notés en prévision de la 25<sup>e</sup> session de la Commission qui devrait avoir lieu à l'automne 2013.

## **IX. COMMUNICATION**

### **23. Bulletin**

Dans le cadre du travail de communication de l'Organisation et conformément à l'article 23 de la COTIF, le Bulletin des transports internationaux ferroviaires de l'OTIF constitue le principal organe médiatique du Secrétariat pour la publication de communiqués officiels ou autrement pertinents, non concernés par des mesures de communication complémentaires prises pour les activités en cours des différents organes de l'Organisation.

Au printemps 2011, le contenu et l'identité visuelle du Bulletin ont été remaniés et, après sa présentation à la 115<sup>e</sup> session du Comité administratif en mai 2011, le passage à une publication du Bulletin au format électronique a réussi. Pour la première fois depuis de nombreuses années, il est à noter que les trois éditions suivantes sont toutes parues en temps voulu à la fin de chaque trimestre.

La demande et le nombre d'abonnements au Bulletin, désormais généralement gratuit, ont depuis recommencé à grimper. C'est le signe le plus évident de l'approbation rencontrée par la réorientation et la refonte du Bulletin. Parallèlement, cette nouvelle forme de publication entraîne de grandes économies dans le budget de l'Organisation.

### **24. Presse**

L'instauration, lancée en 2010, d'un travail de presse continu s'est faite d'une part grâce à des contacts bilatéraux avec des rédacteurs des médias spécialisés internationaux, contacts qui devaient être stabilisés et développés plus avant sur le plan international en 2011. D'autre part, les activités de l'Organisation ont été présentées et communiquées par distribution active et directe à un cercle choisi de journalistes et par mise à disposition passive des informations les plus actuelles sur les points cruciaux des activités de l'OTIF sur le site internet de l'Organisation.

L'année 2011 a vu une évolution positive de la perception de l'Organisation par la presse spécialisée, qui s'exprime concrètement par la connexion qui commence à être établie entre la perception du secteur ferroviaire jusqu'ici fortement liée au marché intérieur de l'UE et des sujets d'une plus grande ampleur géographique, comme présenté par l'OTIF.

Il faut ici mentionner que le Secrétariat a reçu des demandes externes concernant la publication d'articles thématiques sur la politique ferroviaire du point de vue de l'Organisation.

Afin de mieux retrouver les nouvelles, d'une part, et les travaux de presse, d'autre part, une nouvelle rubrique « Presse » a été créée sur le site Internet de l'Organisation et la rubrique « News » conservée. Ceci permet de distinguer plus clairement les nouvelles, constituées de courts textes, et les communiqués de presse, qui doivent par principe comporter davantage d'informations de fond et proposer si possible, par le biais d'éléments graphiques complémentaires, une valeur ajoutée décisive pour la compréhension de son contenu.

## 25. **Internet**

Tout au long de l'année 2011, le site web de l'OTIF a été régulièrement actualisé au cours des 110 séries de mises à jour. Au travers de l'actualisation permanente, le Secrétariat vise à mieux informer, à rendre plus accessibles les documents, dont les internautes ont besoin, leur donnant ainsi accès à l'actualité avec une fiabilité accrue. Ceci contribue également à faciliter le processus de travail pour les Etats membres. La décision du Comité administratif en vue de permettre l'accès gratuit en « lecture seule » au RID a également été suivi.

Le règlement intérieur de la Commission de facilitation ferroviaire a été mis à disposition sous « **Organes** ».

Les événements principaux concernant l'Organisation, ont été mis en lumière sous « **News** », tels que :

News (Parution de 5 communiqués concernant l'actualité de l'OTIF)

- L'adhésion de l'UE à la COTIF
- Protocole ferroviaire de Luxembourg – Registre international Annonce de l'adjudicataire
- Sécurité juridique pour le Maroc et ses voisins
- Le bulletin de l'OTIF entre dans l'ère de l'électronique
- L'Arménie est devenue le 1<sup>er</sup> juillet 2011 le 47<sup>ème</sup> État membre de l'OTIF.

Les présentations des orateurs du Secrétariat à l' « **Atelier de travail** » consacré à la préparation de l'adhésion du Pakistan à la COTIF, qui s'est déroulé les 7 et 8 décembre 2011 à Islamabad, donnent une vue d'ensemble attractive et complète sur l'OTIF et la Convention.

Sous la rubrique « **Droit** » - Jurisprudence, différents arrêts ont été publiés.

Les activités concernant les « **Marchandises dangereuses** » ont été reflétées par la mise à disposition des différents documents concernant les deux sessions de la Réunion commune RID/ADR/ADN, la 50<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du

RID et de la 12<sup>ème</sup> session du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID.

Sous « Renvois au RID sur le site web de l'OTIF », les points suivants ont été actualisés :

1.5.1.1 : Dérogations temporaires (accords particuliers multilatéraux)

6.8.2.4.6 : Experts reconnus pour l'exécution des épreuves sur les citernes des wagons-citernes

6.2.5 : Liste des codes techniques pour les récipients à pression reconnus par l'autorité compétente.

### **Technique**

Les travaux de la section « Technique » ont été actualisés notamment avec les documents concernant la 4<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts techniques, des 13<sup>ème</sup>, 14<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> réunions du groupe de travail de la Commission d'experts techniques WG TECH. Le Registre des codes de détenteur de véhicule (VKM) a également fait l'objet d'adaptation en permanence.

### **Publications**

Les versions adaptées de la COTIF 1999 (155 pages par version linguistique) ainsi que du Rapport explicatif (250 pages par version linguistique) au 1<sup>er</sup> janvier 2011 ont été mises en ligne.

La nouvelle version de l'Appendice C – Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 a été publiée. Le service « RID » a de plus préparé une version navigable de chacune des trois versions linguistiques, ce qui facilite grandement la tâche à leurs utilisateurs par rapport aux documents individuels utilisés jusqu'à présent.

Les sommaires des numéros du bulletin 3 et du bulletin 4/2010 ainsi que le sommaire annuel 2010 ont également été publiés. Enfin, le Rapport de gestion 2010 reflète les activités de l'année précédente.

**Presse** (Parution de 9 communiqués de presse concernant les activités importantes de l'Organisation).

## **X. FINANCES**

La situation financière de l'Organisation a évolué d'une manière tout à fait satisfaisante durant l'exercice 2011. La disposition des États membres à s'acquitter à temps de leur contribution aux dépenses de l'Organisation pour l'exercice en cours, sous forme d'avance de trésorerie, était, avec 73,4 %, plus élevée que pour l'exercice 2010 (68,18 %). Onze des 47 États membres restaient, à la fin de l'exercice 2011, redevables d'une partie de la contribution définitive 2010.

Les comptes montrent que les frais de fonctionnement étaient inférieurs d'environ CHF 867'000 à ceux de l'exercice 2010 et d'environ CHF 20'000 aux frais prévus au budget. Ces économies proviennent d'une gestion raisonnable du budget et d'une diminution des dépenses pour les organes de l'Organisation.

Les valeurs comptables accumulées dans le Fonds de réserve s'élevaient à CHF 7'742'299.55 au 31 décembre 2011 et étaient donc légèrement inférieures à 2010. Le montant prélevé a servi à arrondir les versements aux États membres sur les contributions 2010.

La situation déjà présentée dans le rapport sur l'exercice précédent, selon laquelle quelques États membres n'ont pas encore ratifié le protocole 1999, ce qui a pour conséquence que leurs contributions doivent être calculées conformément à l'article 11, § 1 de la COTIF 1980, est malheureusement toujours d'actualité. Cinq États membres sont encore concernés, dont l'Irak et le Liban, dont la qualité de membre est cependant suspendue. Le taux kilométrique fictif déterminant pour le calcul des contributions de ces États membres a atteint CHF 9,223749 pour l'exercice 2011 et est ainsi supérieur de CHF 0,870625 à celui de 2010. Le mécanisme de calcul proposé par le Secrétaire général et adopté par la 8<sup>e</sup> Assemblée générale est toujours appliqué, ce qui a pour conséquence que les États concernés ne profitent pas financièrement de leur position.

Pour de plus amples informations, se reporter au Rapport de gestion financière 2011, qui sera adressé aux États membres après son adoption par la 117<sup>e</sup> session du Comité administratif (23 et 24 mai 2012).

## **XI. PERSONNEL**

En ce qui concerne le service Gestion du personnel du Secrétariat, l'accueil de stagiaires, qui a débuté au mois d'avril 2011, a revêtu une importance certaine, avec un total de trois stagiaires occupés au Secrétariat de l'OTIF pour l'année 2011. Les résultats de la création de ces places de stagiaires, entreprise par le Secrétaire général avec l'approbation du Comité administratif, sont particulièrement réjouissants. Tous les stagiaires se sont montrés très qualifiés et disposaient de connaissances et de compétences qui leur ont permis d'apporter des contributions très professionnelles aux travaux de plusieurs autres membres du Secrétariat. Une preuve de cette évolution positive est qu'un stagiaire a été chargé de remplacer une fonctionnaire qui partait pour plusieurs mois en congé maternité à la fin de l'année 2011.

Le Secrétaire général a promulgué, dans les notes de service correspondantes, plusieurs règles relatives au personnel et concernant la possibilité de se remplacer mutuellement, les habilitations à signer et la nouvelle réglementation du système des ho-

raires de travail flexibles. Par ce biais, des recommandations des vérificateurs des comptes, tirées de leur rapport d'avril 2011, ont également pu être suivies. Ces notes de service font aussi partie du dit système de contrôle interne (SCI) établi avec précision au cours de l'exercice.

Les modifications au Statut du personnel, à nouveau très nombreuses, initiées par le Secrétaire général pour permettre au Comité administratif de moderniser, concrétiser et condenser les dispositions existantes sont déjà mentionnées au chapitre VIII, point 21.

Un autre évènement important en matière de personnel pour le Secrétariat de l'OTIF en 2011 fut la création de l'association du personnel de l'OTIF dont les statuts et le règlement intérieur sont entrés en vigueur le 15 novembre 2011 et sur la base desquels l'ensemble du personnel du Secrétariat a élu, le 14 décembre 2011, le Conseil du personnel, composé d'un président, d'un vice-président et d'un troisième membre.

Au terme d'une longue recherche et d'entretiens de sélection intensifs, le Secrétaire général a trouvé à l'automne 2011 un successeur au chef du service Technique, qui devrait déjà être à la retraite. En décembre 2011, le Comité administratif a approuvé la nomination de ce successeur par voie de procédure écrite. Son engagement prend effet au 1<sup>er</sup> mai 2012.

En revanche, il est regrettable que la chef du service Finances/Comptabilité nommée en avril ait démissionné en novembre 2011 après que le Comité administratif eut rejeté en bloc le recours qu'elle avait déposé à l'encontre du Secrétaire général.

Relève également des questions de personnel une décision du Tribunal administratif de l'Organisation internationale du travail à Genève concernant une requête d'un ancien traducteur au secrétariat de l'OTIF portant sur une décision du Secrétaire général validée par le Comité administratif. Cette requête fut rejetée en bloc par le Tribunal administratif. C'est le Secrétaire général qui dut ester en justice.

## **XII. BÂTIMENT DU SIÈGE**

Il n'y eut au cours de l'exercice aucuns gros travaux au siège du Secrétariat de l'OTIF à Berne. Toutefois, la connexion du bâtiment au réseau de fibres optiques installé dans le quartier au début de l'année est importante car elle permettra au Secrétariat de l'OTIF de disposer à l'avenir de la technologie câblée la plus moderne, dès que le réseau de fibres optiques sera mis en service (probablement à la mi-2012).

En attendant, le système informatique et de communication interne de l'OTIF utilise désormais des câbles coaxiaux pour une performance comparable aux fibres optiques. La bande passante est ainsi 25 fois plus élevée qu'avant, ce qui remédie aux problèmes de transmission rencontrés.

Dernier point concernant le bâtiment est la préparation d'une décision du Secrétaire général visant à déclarer le bâtiment « non fumeur ». Cette décision avait été requise par une fonctionnaire et a pris effet le 16 janvier 2012, après consultation du Conseil du personnel.