



**OTIF**

PROGRAMME  
DE TRAVAIL

---

2018 - 2019





Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

# TABLES DES MATIÈRES

---

	<b>OBJECTIFS ET ACTIONS</b>	6
1	<b>L'OTIF COMME FORUM DU DROIT FERROVIAIRE INTERNATIONAL</b>	8
	L'OTIF AU CŒUR DE L'HARMONISATION DE LA RÉGLEMENTATION FERROVIAIRE ÉTENDRE ET DÉVELOPPER L'APPLICATION DE LA COTIF	8 11
2	<b>PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE EN SÉCURITÉ</b>	13
	LA COOPÉRATION AVEC L'UE LA MISE EN ŒUVRE DES APPENDICES TECHNIQUES INTEROPÉRABILITÉ ET ACCÈS AU RÉSEAU	13 14 15
3	<b>PROMOUVOIR LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES</b>	19
	METTRE À JOUR LA RÉGLEMENTATION ÉTENDRE L'ÉVALUATION ET L'ACCÈS AU RID	19 21
4	<b>APPRENDRE ET PARTAGER</b>	23
	UNE ORGANISATION APPRENANTE INTENSIFIER LE RAYONNEMENT DE L'OTIF	23 25



---

# INTRODUCTION

---



**Mijana JOVANOVIĆ**  
*La Présidente du CA*



**François DAVENNE**  
*Secrétaire général  
de l'OTIF*

L'année 2016 a vu l'achèvement du processus de réorganisation du Secrétariat. Les équipes peuvent désormais aborder l'avenir dans un cadre stable et maîtrisé. Ainsi, l'évolution vers une organisation apprenante a été portée par un processus collectif : la valeur ajoutée pour nos États membres est désormais au cœur de nos processus de travail.

Ces deux dernières années, nous avons développé en étroit partenariat avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer un concept d'interopérabilité au-delà de l'Union européenne. Le succès de cette démarche se mesure à l'accroissement de l'intérêt pour l'Organisation. La participation de représentants de la Chine et du Conseil de coopération du Golfe à la dernière Commission d'experts techniques l'atteste. Le réseau de nos partenaires s'est également renforcé par de nouveaux protocoles d'accord à la fois dans le domaine ferroviaire – avec l'Union internationale des chemins de fer par exemple – mais aussi dans des domaines connexes comme avec l'Organisation mondiale des douanes.

Plus que jamais, le rail est un vecteur d'échanges et de développement pour l'Asie et l'Europe, mais aussi pour l'Afrique et le Moyen-Orient. Aujourd'hui, l'OTIF, renforcée par l'adhésion de l'Union européenne, offre un forum pour travailler efficacement sur les conditions uniformes nécessaires pour développer les transports internationaux ferroviaires.

Pour les deux années qui viennent l'OTIF se donne un double objectif :

- mieux connaître et fédérer ses États membres autour du développement du trafic ferroviaire international ;
- combler progressivement les vides juridiques pour mettre en réseaux les chemins de fer nationaux.

Il s'agit d'un programme ambitieux mais qui nous semble correspondre aux besoins profonds du secteur. Le rail doit en effet devenir la dorsale – ou le backbone – du transport terrestre sur les longues et moyennes distances. En particulier, il doit être capable de s'inscrire dans le développement de l'e-commerce au niveau mondial.

# OBJECTIFS ET ACTIONS

## L'OTIF comme forum du droit ferroviaire international

### OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

1. Créer un groupe de travail permanent d'experts juridiques
2. Devenir un centre d'expertise ouvert et partenarial
3. Evaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF

### ACTIONS ASSOCIÉES

Début des travaux du groupe de travail d'experts juridiques en 2018

Contacteur les États parties aux ATMF et les assister dans la notification de leurs autorités compétentes

Aider le Conseil de coopération du Golfe (CCG) à étendre son réseau

Définir des outils pour évaluer l'application de la COTIF

Aider les conseillers à la sécurité pour les marchandises dangereuses à contrôler la conformité au RID

## Étendre et développer l'application de la COTIF

### OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

4. Inclure des logiques régionales dans le droit de l'OTIF
5. Promouvoir et accompagner le processus d'adhésion

### ACTIONS ASSOCIÉES

Mettre au point, en coopération avec l'UE, une stratégie d'adaptation du cadre juridique pour l'adhésion d'autres organisations régionales

Créer une page sur l'adhésion sur le site internet de l'OTIF

Organiser au moins un séminaire par an pour promouvoir l'adhésion

## Promouvoir une interopérabilité technique en sécurité

### OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

6. Promouvoir et accompagner l'interopérabilité en sécurité des trains
7. Contribuer à la digitalisation du rail
8. Promouvoir l'accès au réseau

### ACTIONS ASSOCIÉES

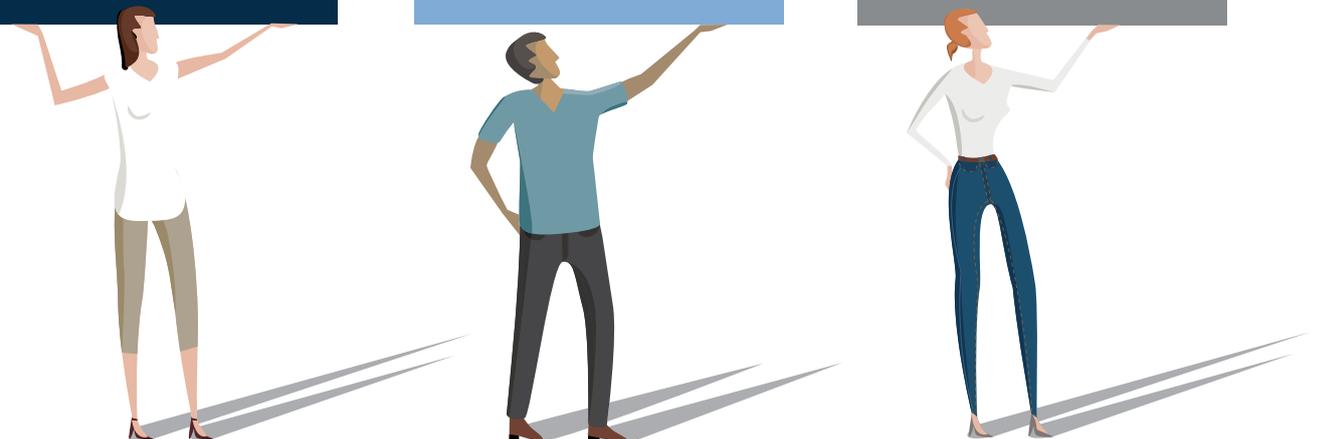
Proposer à l'Assemblée générale un projet de nouvel appendice H à la COTIF sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

Développer des dispositions relatives à l'infrastructure

Promouvoir et accompagner, avec l'aide de nos partenaires, la mise en œuvre de la PTU ATF

Promouvoir et accompagner l'utilisation de la lettre de voiture électronique

Engager des discussions sur les conditions d'accès au réseau



## Promouvoir le transport en sécurité des marchandises dangereuses

### OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

9. Assurer la mise à jour de la réglementation des marchandises dangereuses en fonction des progrès techniques et scientifiques

10. Simplifier l'accès numérique afin de promouvoir et améliorer l'application des prescriptions du RID

### ACTIONS ASSOCIÉES

Réviser la réglementation sur les marchandises dangereuses pour les trois modes de transport terrestre

Appuyer l'extension du mandat de la Réunion commune RID/ADR/ADN à l'annexe 2 au SMGS

Aider à la mise à disposition du RID sous forme numérique

## Apprendre et partager

### OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

11. Innover pour promouvoir notre savoir-faire tout en poursuivant le dialogue social

12. Renforcer la stratégie de communication et accroître les réseaux de diffusion

### ACTIONS ASSOCIÉES

Améliorer notre programme de formation pour les États membres

Créer des réseaux professionnels avec nos partenaires pour le personnel de l'OTIF

Renforcer les relations publiques et presse

Produire des contenus audio-visuels

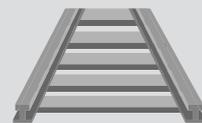
**125 ANS**  
de droit pour les réseaux  
ferroviaires internationaux



**50 ÉTATS  
MEMBRES**



**269 092 km**  
longueur totale de  
l'infrastructure soumise à la  
COTIF



# 1 L'OTIF COMME FORUM DU DROIT FERROVIAIRE INTERNATIONAL



**Aleksandr KUZMENKO**  
Chef du département  
juridique

L'histoire n'a pas voulu que le secteur ferroviaire puisse bénéficier de la réglementation globale qu'ont développée d'autres secteurs comme les télécommunications et le transport aérien. Pourtant, à la fondation de l'Organisation en 1893, la Russie avait été l'un des membres fondateurs, signe que la vocation originelle de COTIF était d'être appliquée en Europe comme en Asie.

Dans les années qui viennent, l'OTIF devrait renforcer sa place de forum pour un droit ferroviaire international uniforme.

En effet, la lutte contre le réchauffement climatique et le projet des nouvelles routes de la soie porté par la Chine pourraient donner un rôle de premier plan au chemin de fer pour le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie. L'heure est ainsi à la constitution de réseaux régionaux qu'il faudra rapprocher et interconnecter. La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), par sa flexibilité et le caractère moderne de ses règles, peut être le logiciel commun de cette mondialisation ferroviaire.

## L'OTIF AU CŒUR DE L'HARMONISATION DE LA RÉGLEMENTATION FERROVIAIRE

L'émergence progressive de grands corridors ferroviaires euro-asiatiques interconnectés est une opportunité pour l'Organisation. En effet, par sa position géographique centrale, elle est en mesure de développer les interfaces juridiques et techniques nécessaires.

Dans ce contexte où des besoins nouveaux apparaissent, la création d'un groupe de travail permanent d'experts juridiques permettra de traiter l'ensemble des questions qui pourraient se poser, soit qu'elles nécessitent des évolutions réglementaires, soit qu'elles puissent être réglées par des guides d'application ou des instruments développés par les intervenants du secteur. Il s'agira d'un groupe consultatif ouvert à la fois aux parties prenantes et aux États qui ne sont pas encore membres de l'Organisation, mais qui souhaitent s'en rapprocher.

Le succès d'un tel groupe de travail suppose d'approfondir nos partenariats, avec l'Union européenne, bien sûr, mais également avec l'UIC, avec qui un mémorandum d'accord a été signé en décembre 2017. Il sera également nécessaire d'intensifier notre collaboration avec l'OSJD pour rapprocher nos conceptions sur nos règles respectives.



### OBJECTIF 1

Créer un groupe de travail permanent d'experts juridiques

#### Groupe de travail des experts juridiques

Le groupe de travail n'aura pas d'autorité particulière au titre de la COTIF pour l'interprétation des dispositions de la Convention et d'autres actes juridiques et ne prendra pas de décisions contraignantes. Les organes compétents de l'Organisation pourront néanmoins suivre ses interprétations et adopter les mesures qu'il propose et c'est donc à eux qu'il appartiendra de prendre les décisions contraignantes. Avec ses avis juridiques, le groupe de travail assistera les organes compétents, qui resteront libres de suivre les avis ou de les rejeter.

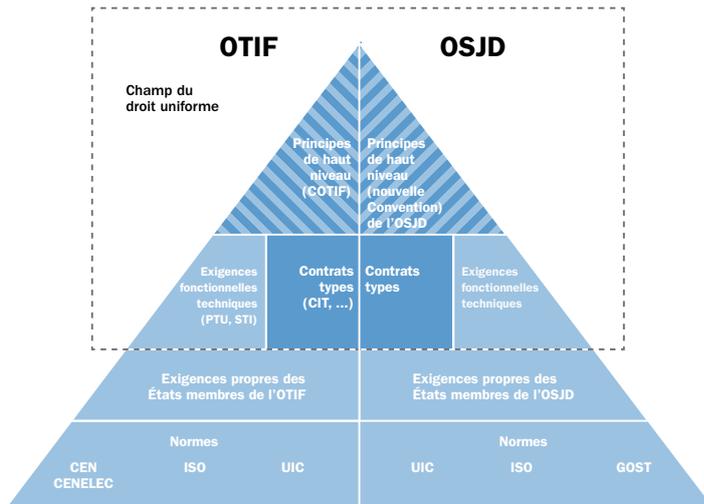
#### Activités :

- Préparer des projets de modifications ou ajouts à la Convention
- Fournir des conseils et une assistance juridique
- Promouvoir et faciliter le fonctionnement et la mise en œuvre de la COTIF
- Surveiller et évaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF
- Servir de lieu d'échanges et de réflexion où les membres de l'OTIF pourront soulever et discuter des questions juridiques pertinentes

#### Programme de travail provisoire :

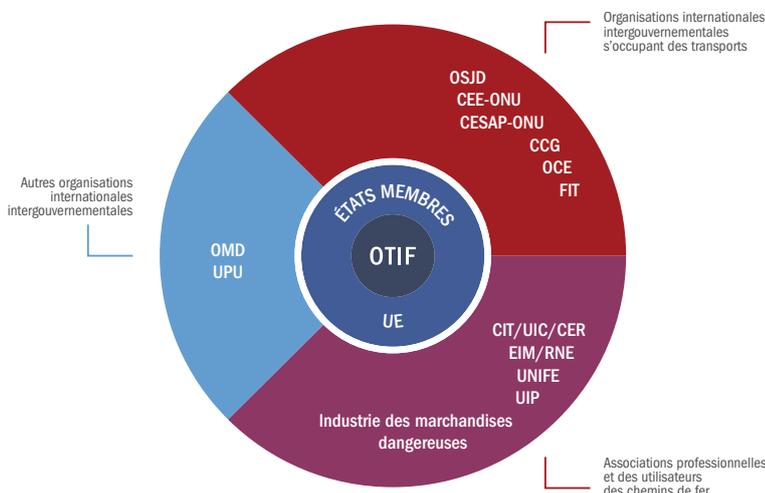
- Piloter et évaluer l'application et de la mise en œuvre de la COTIF
- Étudier les interfaces entre les réglementations douanières et de transport afin de garantir un trafic international ferroviaire performant
- Étudier la digitalisation des documents de transport
- Étudier un contrat uniforme pour les sillons ferroviaires internationaux

*Rapprocher les droits de l'OTIF et de l'OSJD*



La nature des questions qui sont adressées à l'Organisation se transforme. Hier, l'OTIF avait à cœur de développer une expertise pointue sur sa Convention, dans le cadre très formalisé des transports entre l'Europe et les pays limitrophes. Aujourd'hui, de nouvelles questions fondamentales se posent et ne sont pas forcément toutes à la portée de nos experts. Apporter des réponses précises nécessitera d'approfondir les partenariats de l'Organisation : il faudra – à côté d'une connaissance fine du droit international – des savoirs plus opérationnels relatifs aux services de transports. L'OTIF se donne donc comme objectif de devenir un centre de ressources capable de mobiliser les compétences de ses pays membres ou des organisations partenaires comme l'UIC ou l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.

*Les partenariats de l'OTIF*



Dans cette optique, il importera également d'élargir notre réseau de partenaires, pour nous aider à promouvoir une vision partagée des transports ferroviaires internationaux. Nous établirons ainsi des liens avec les banques de développement régionales comme la Banque asiatique de développement, le Banque africaine de développement et la Banque islamique de développement.

Un tel positionnement ne sera possible qu'en améliorant fortement notre connaissance et notre évaluation de la bonne application du droit de l'OTIF, à la fois pour mieux répondre aux questions qui pourraient nous être posées, mais aussi pour nous inspirer des solutions innovantes que les États membres de l'OTIF auraient développées. Il s'agit donc de maintenir une base de connaissances commune en

**OBJECTIF 2**

**Devenir un centre d'expertise ouvert et partenarial**

**Trois exemples d'expertise partenariale**

**Au sein du groupe de travail d'experts juridiques :**

*Augmenter la part modale du fret est inconcevable sans une réelle fluidité du trafic international et surtout sans cadre commun d'attribution des sillons. Le groupe de travail d'experts juridiques apportera son concours à la mise en place par le secteur d'un cadre juridique uniforme et coordonné pour l'utilisation des sillons internationaux, à partir des règles internationales existantes, à savoir les RU CUI, et sur le modèle du CUU basé sur les CUV.*

**Dans le cadre des discussions d'adhésion :**

De même, l'adaptation des contrats types CIM à la situation particulière des États du Golfe, qui est actuellement discutée avec le Conseil de coopération du Golfe dans le cadre du mémorandum d'accord signé en 2014, ne pourra être mise en œuvre qu'avec l'implication de nos partenaires.

**Pour aider à l'émergence du transport par le rail de colis entre la Chine et l'Europe :**

L'OTIF apporte son expertise à cette initiative du CIT, de l'Union postale universelle (UPU) et du Conseil de coordination des transports trans-sibériens (CCTT). En ce sens, elle devrait signer un mémorandum d'accord avec l'UPU en 2018. Les expérimentations menées entre la Chine et l'Europe ont montré que les difficultés à surmonter provenaient de la complexité des interfaces entre :

- le droit commercial qui régit la vente en ligne,
- le droit postal de l'UPU,
- le droit ferroviaire de l'OTIF et de l'OSJD,
- le droit douanier.

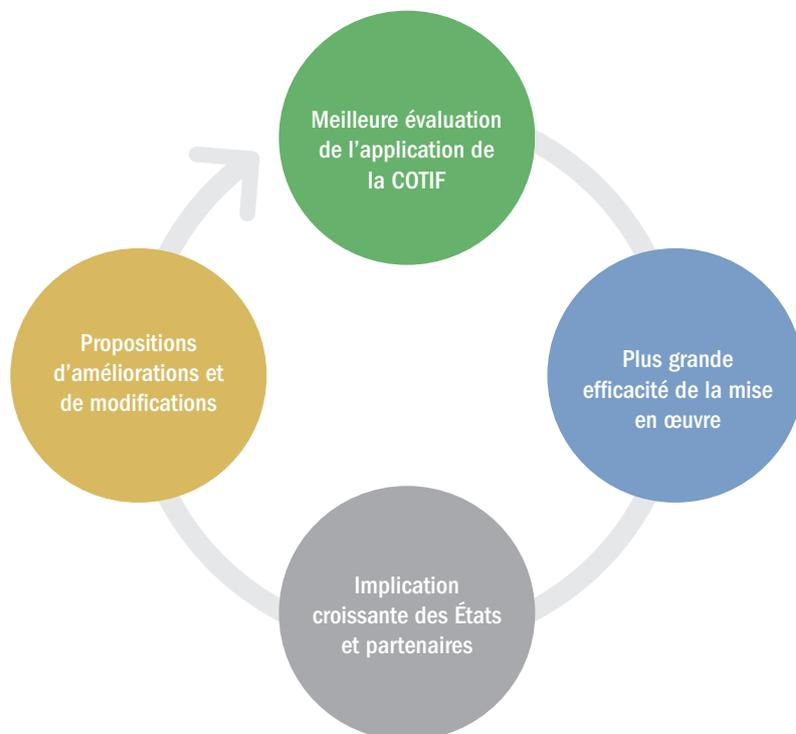
promouvant une interaction continue avec les experts de nos États membres et les différentes parties prenantes. Cet axe fondamental est le fil rouge de ce programme de travail et sera décliné dans chacune de ses parties.

La COTIF propose un droit ferroviaire international uniforme à des États européens, asiatiques et africains dont les traditions juridiques et les structures économiques du marché ferroviaire diffèrent. Elle doit garantir une certaine unité internationale au sein de systèmes ferroviaires nationaux disparates.

Veiller à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation est l'un des objectifs définis dans la COTIF (article 2 de la COTIF). En effet, il est crucial de surveiller la mise en œuvre et l'application des règles de droit ferroviaire de l'OTIF, car ce suivi fournit les outils nécessaires pour évaluer l'efficacité des instruments existants et déterminer si certaines règles doivent être actualisées ou si de nouvelles règles sont requises. De plus, une évaluation systématique aiderait à définir et partager les bonnes pratiques et garantirait une interprétation uniforme.

Divers outils d'évaluation existent pour les conventions internationales, allant d'études statistiques à des bases de données internationales sur les pratiques administratives. Un outil d'évaluation approprié pour l'OTIF doit être défini pour que la COTIF reste un instrument international fort. Proposer des solutions et des outils de coordination pour les questions techniques et juridiques soulevées dans le cadre de l'OTIF sera l'un des principaux objectifs du groupe de travail d'experts juridiques.

*Une meilleure évaluation pour une plus grande implication dans la COTIF*



### OBJECTIF 3

Évaluer l'application et la mise en œuvre de la COTIF

**+10 % ENVIRON**  
entre 2014 et 2015 pour  
l'utilisation de la lettre de  
voiture uniforme CIM-SMGS



**Environ 570000**  
wagons utilisés  
conformément aux RU CUV à  
travers 28 pays



## ÉTENDRE ET DÉVELOPPER L'APPLICATION DE LA COTIF

L'adhésion de l'Union européenne à la COTIF en 2011 a permis d'approfondir l'harmonisation de notre droit avec le droit européen. Ce travail commun a été positif pour les deux organisations. Il a notamment permis de renforcer l'attractivité internationale du concept européen d'interopérabilité avec le projet de nouvel appendice H, qui vise à l'étendre au-delà de l'Union européenne. Du point de vue juridique, certaines règles particulières applicables à l'UE ont été introduites dans la COTIF.

En s'appuyant sur cette expérience, l'OTIF se donne pour objectif de renforcer son rôle de forum pour une intégration réfléchie et coordonnée de nouvelles logiques régionales. Le Conseil de coopération du Golfe en est un exemple, mais aussi l'ensemble des pays qui veulent s'impliquer dans le projet des nouvelles routes de la soie, mais qui n'appartiennent encore à aucune organisation ferroviaire internationale.

Ainsi, à côté des références directes au droit de l'Union européenne qu'elle contient déjà, la réglementation de l'OTIF pourrait accueillir d'autres références régionales. C'est un objectif-clé pour réussir l'extension de l'Organisation. Le Secrétariat travaillera donc en étroite coordination avec l'UE pour rendre la réglementation plus neutre.

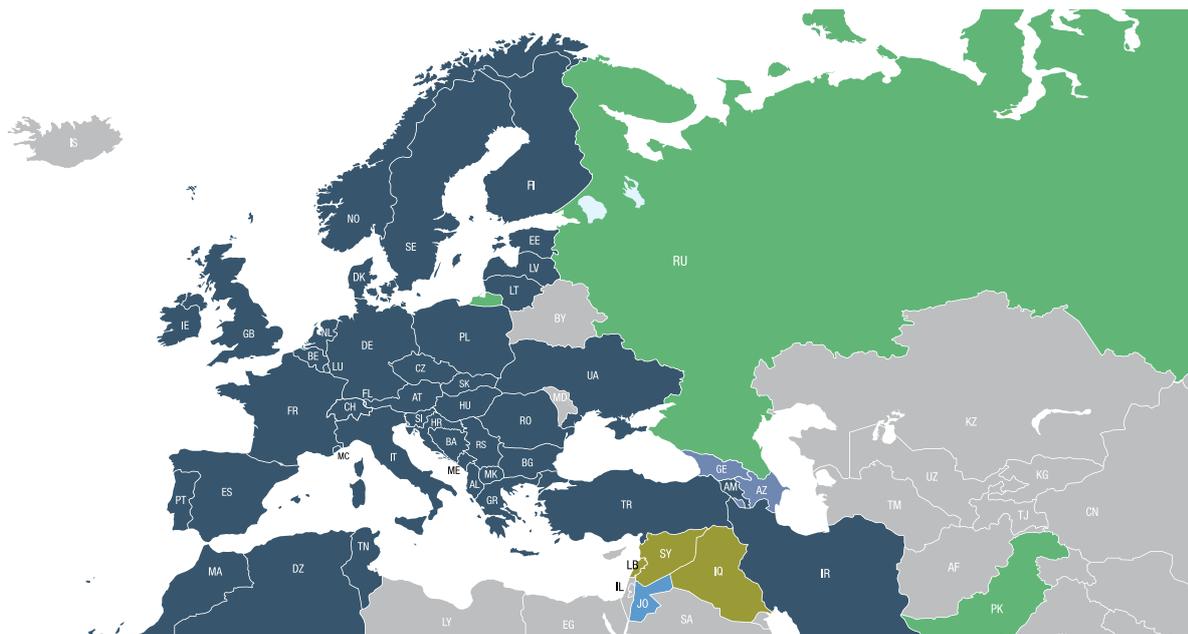
La COTIF s'étend. De fait, elle correspond à un droit des transports moderne qui laisse une large place à la liberté contractuelle et à l'innovation, tout en étant opposable et d'application impérative. L'adhésion à la COTIF est ouverte à tout État sur le territoire duquel une infrastructure ferroviaire est exploitée ainsi qu'aux organisations régionales d'intégration économique dont au moins un État membre est membre de l'OTIF. Un statut de membre associé existe également pour un État potentiellement intéressé par une application future du droit uniforme de l'OTIF mais qui, pour une raison ou pour une autre, n'est pas encore prêt à adhérer comme membre à part entière.

Pour toutes ces formes d'adhésion, les candidats peuvent avoir be-

### OBJECTIF 4 Inclure des logiques régionales dans le droit de l'OTIF



### OBJECTIF 5 Accompagner le processus d'adhésion



- Tous les appendices de la COTIF (42)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Membres associés (1)
- Suspension de la qualité de membre (3)

soin d'aide pour comprendre les règles de fond du droit ferroviaire uniforme, le fonctionnement et les procédures de l'Organisation, la préparation et l'application du droit uniforme ainsi que la procédure d'adhésion elle-même.

Afin de les accompagner, le Secrétariat organisera des séminaires, ateliers et conférences et offrira au besoin une aide personnalisée. Une nouvelle page du site internet de l'OTIF sera créée pour expliquer le droit uniforme de la COTIF et le fonctionnement de l'OTIF ainsi que les modalités des procédures d'adhésion.

Quatre priorités géographiques sont prévues pour les deux ans à venir :

- assister le Conseil de coopération du Golfe (CCG) dans le déploiement de son réseau ;
- continuer à travailler avec les pays d'Asie, qui sont au cœur de la mise en place progressive du projet des nouvelles routes de la soie » ; dans ce cadre, nos relations avec la CESAP-ONU seront appelées à se développer ;
- développer nos relations avec la Chine dans le cadre de notre mémorandum d'accord avec l'Administration nationale des chemins de fer;
- explorer l'extension de la COTIF en Afrique, avec l'appui de nos États membres du Maghreb.



## PLAN D'ACTION PROVISOIRE :

Première session du groupe de travail d'experts juridiques	2 <sup>e</sup> trimestre 2018
Proposition d'un plan d'évaluation par le groupe de travail d'experts juridiques	4 <sup>e</sup> trimestre 2019
Proposer au secteur une feuille de route pour un contrat d'utilisation des sillons basé sur le modèle du CUU	4 <sup>e</sup> trimestre 2018
Organiser au moins un séminaire par an à l'attention des nouveaux États membres	Premier séminaire : 2 <sup>e</sup> trimestre 2018
Aider le Conseil de coopération du Golfe (CCG) à développer son réseau	4 <sup>e</sup> trimestre 2018
Donner un cadre formel à la coopération avec les banques de développement régionales	2 <sup>e</sup> trimestre 2019
Nouvelle page sur le site internet de l'OTIF consacrée à l'adhésion	2 <sup>e</sup> trimestre 2018



## 2 PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE EN SÉCURITÉ



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

Le droit contractuel et la réglementation pour les marchandises dangereuses sont prévus par la COTIF depuis sa création, mais les appendices techniques APTU et ATMF sont en revanche plus récents. Introduite dans la COTIF 1999 et entrée en vigueur il y a une dizaine d'années, cette législation technique avait jusqu'à présent deux objectifs : premièrement, définir une base légale pour l'admission des véhicules au trafic international ; deuxièmement, prévoir les procédures et responsabilités relatives à l'admission des véhicules et à leur utilisation en toute sécurité.

Pour l'heure, les règlements techniques existants de la COTIF traitent très peu des procédures d'exploitation et de sécurité. Un objectif important pour ces prochaines années sera donc de mettre au point des dispositions sur la base desquelles non seulement des véhicules, mais aussi des trains complets pourront être exploités à l'international. Cela nécessitera une certification de sécurité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que des dispositions communes pour l'exploitation et la gestion de la sécurité des trains.

### LA COOPÉRATION AVEC L'UE

Toutes les dispositions techniques de la COTIF sont conçues sur la base de dispositions de l'Union européenne. Cela s'explique en partie par le fait que 26 des 42 États appliquant les APTU et ATMF sont également membres de l'UE. Les dispositions de l'UE sur la sécurité et l'interopérabilité ont été mises au point par ses États membres dans le but de connecter leurs systèmes ferroviaires, souvent techniquement et fonctionnellement disparates.

Le Secrétariat de l'OTIF continuera à se coordonner avec les institutions de l'UE afin de veiller à ce que cet acquis soit utilisé dans le meilleur intérêt de tous les États de l'OTIF, membres et non membres de l'UE. Il s'agira notamment de préparer des propositions de modifications pour que les APTU, les ATMF et les PTU concordent avec les dispositions du pilier technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire de l'UE.

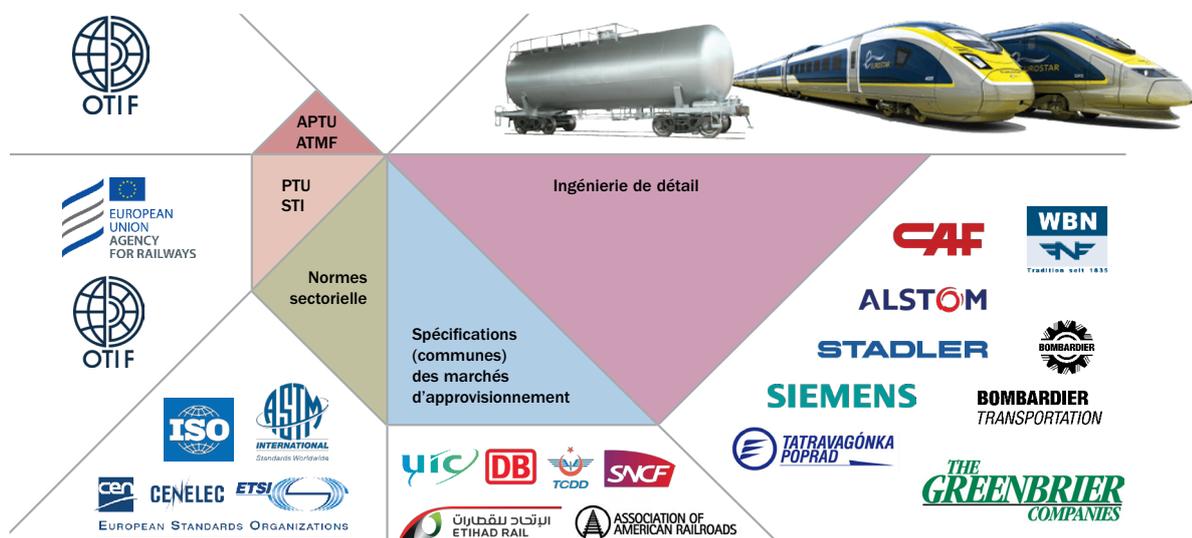
D'autres organisations ou groupes régionaux étant susceptibles d'adhérer à la COTIF, le Secrétariat suggère de mettre en place des

### Les dispositions techniques de la COTIF

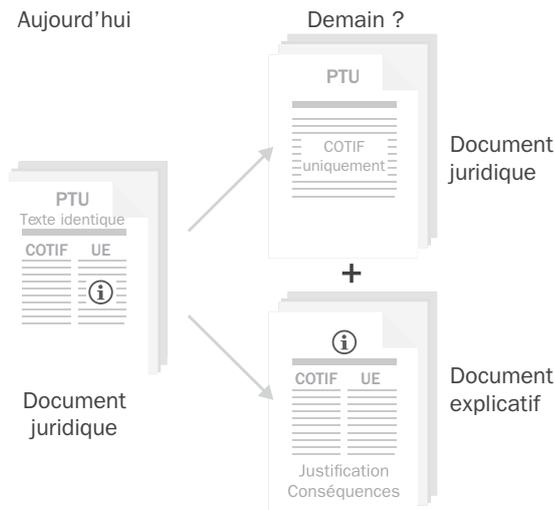
Pour mettre en œuvre les APTU et les ATMF, des dispositions détaillées ont été progressivement fixées dans les prescriptions techniques uniformes élaborées par la Commission d'experts techniques depuis 2006. Tout un ensemble de PTU est désormais disponible à l'échelle de l'OTIF pour les wagons de marchandises, les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs, ainsi que pour leurs procédures d'agrément. Ce corpus de règlements techniques inclut :

- les dispositions pour l'admission internationale de tous les types de matériel roulant,
- les procédures pour l'évaluation de la conformité du matériel ferroviaire,
- les conditions de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de marchandises,
- les conditions d'établissement et de connexion par les États de leurs registres de véhicules,
- les dispositions relatives aux applications télématiques au service du fret.

Les États appliquant ces dispositions techniques peuvent en tirer des avantages importants dans la mesure où elles garantissent la compatibilité avec différents réseaux tout en stimulant l'innovation en s'appuyant sur des spécifications techniques fonctionnelles.



relations de travail similaires permettant d'assurer un haut degré d'harmonisation.



## LA MISE EN ŒUVRE DES APPENDICES TECHNIQUES

Le nombre de règlements techniques produits dans le cadre des APTU et ATMF est déjà important et continue de croître. Pour certains États parties de l'OTIF, il peut être difficile de gérer la quantité mais aussi la complexité de toutes ces règles. Or, parallèlement, il devient de plus en plus important de les mettre en œuvre correctement. Le Secrétariat de l'OTIF a ainsi adopté une approche participative et recherche une étroite coopération avec les États membres et d'autres organisations dans le domaine du trafic ferroviaire international.

Les différents groupes de travail et sessions de la Commission d'experts techniques revêtent une importance primordiale pour ce qui est des contacts directs entre le Secrétariat de l'OTIF et ses États membres. À ces réunions, les représentants des États membres peuvent exprimer leurs points de vue, se familiariser avec les nouveaux développements et activement contribuer aux évolutions de la COTIF.

Cependant, des informations manquent toujours sur la mise en œuvre des appendices techniques APTU et ATMF. Ainsi, un certain nombre d'États membres n'ont pas notifié leur autorité compétente comme le prescrit pourtant l'article 5 des ATMF. Le Secrétariat de l'OTIF, au besoin en coordination avec le nouveau groupe de travail d'experts juridiques, fera un état de la mise en œuvre dans les États membres. Le Secrétariat s'appuiera sur le réseau des experts ayant participé depuis 2015 à son programme de formation interne intensif destiné à des membres sélectionnés du personnel des autorités compétentes des États de l'OTIF hors UE pour organiser les séminaires et des ateliers nécessaires.

### OBJECTIF 4

Inclure des logiques régionales dans le droit de l'OTIF

Indiquer l'équivalence avec les dispositions de l'UE

Aujourd'hui, les APTU prescrivent une mise en page en deux colonnes pour les PTU :

- la colonne de gauche contient les dispositions de la PTU ;
- la colonne de droite contient pour information les dispositions de la Spécification technique d'interopérabilité (STI) de l'UE, uniquement dans le cas où celles-ci diffèrent de celles de la PTU en regard.

Une autre solution pourrait consister à créer une annexe qui indiquerait les différences, si elles existent, entre la PTU et la STI de l'UE correspondante. Il serait alors simple d'ajouter une autre annexe en cas d'adhésion d'un autre ensemble régional.

### OBJECTIF 3

Surveiller l'application et la mise en œuvre de la COTIF



## INTEROPÉRABILITÉ ET ACCÈS AU RÉSEAU

Lors de l'Assemblée générale de 2015, le Secrétaire général a lancé l'idée d'établir une base légale dans la COTIF pour l'interopérabilité au-delà de l'UE. En pratique, cela signifie qu'une entreprise ferroviaire doit pouvoir faire circuler un train complet de son point de départ dans un État jusqu'à sa destination dans un autre État sans arrêts aux frontières pour raisons techniques ou d'exploitation.

Le Secrétariat a préparé un projet de nouvel appendice H à la COTIF sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. En vertu de celui-ci, les autorités nationales pourront délivrer des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires étrangères sur la base de critères harmonisés, comme preuve de leur capacité à exploiter un train en sécurité dans l'État concerné.

La pertinence de ces travaux a été confirmée par la Commission d'experts techniques qui a approuvé un avant-projet de nouvel appendice H à la COTIF devant être présenté à l'Assemblée générale pour adoption. Ce nouvel appendice n'entrera en vigueur que lorsque deux tiers des États membres auront approuvé la décision de l'Assemblée générale.

Dans l'intervalle, la CTE commencera à préparer les annexes nécessaires au nouvel appendice, qui serviront de base à sa mise en œuvre par les autorités nationales, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Grâce à ces travaux, les annexes pourront être adoptées peu de temps après l'entrée en vigueur du nouvel appendice.

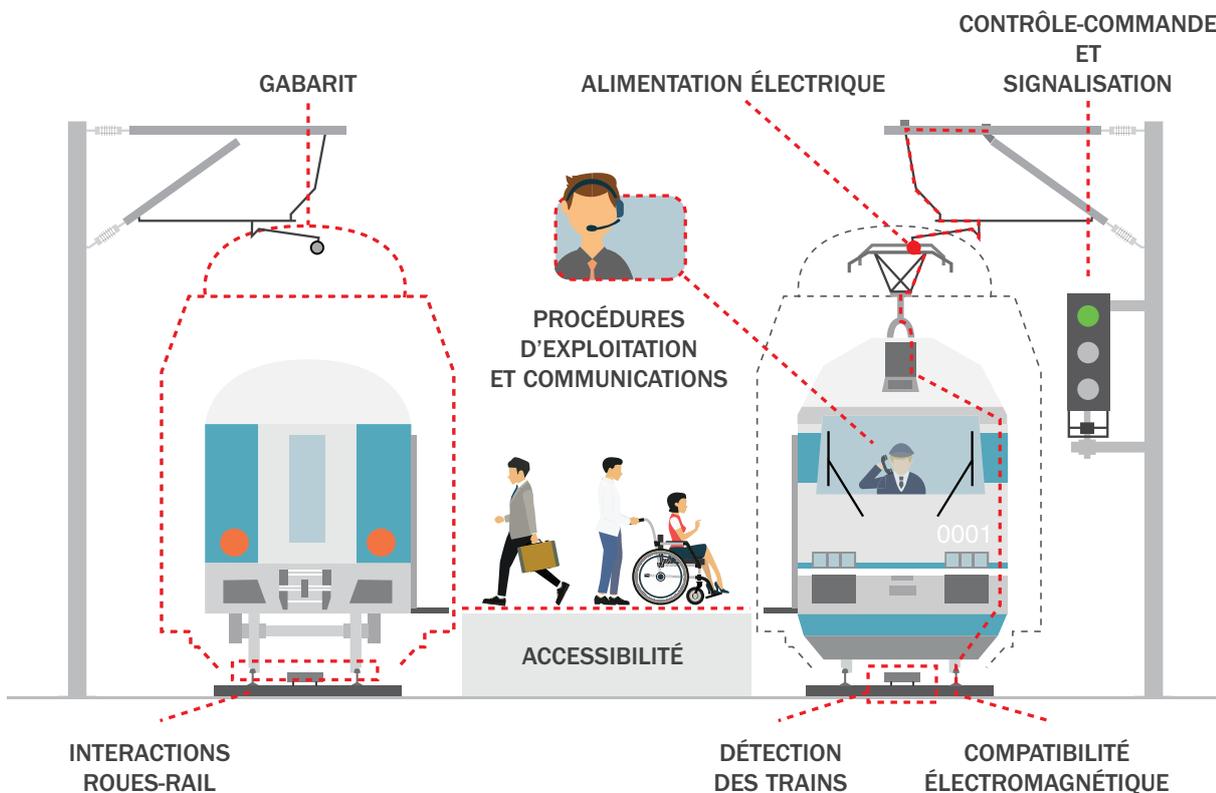
Dans ce cadre, le Secrétariat proposera une stratégie pour l'intégration dans la COTIF d'exigences relatives à l'infrastructure,

### OBJECTIF 6

Contribuer à l'interopérabilité en sécurité des trains

Fret ferroviaire eurasiatique :

Le nombre de trains exploités a explosé, d'environ 300 en 2014 à presque 1 800 en 2016, pendant que le volume transporté passait quant à lui de 25 000 EVP à 145 000 EVP. Malgré cet essor, la part de marché du ferroviaire pour les transports multimodes entre l'Asie et l'Europe est toujours faible, à hauteur de 1 %. La plus grande partie du fret est transportée par bateau (plus de 90 %).



pour autant qu'elles soient nécessaires aux interfaces avec les véhicules. Ces évolutions relèveront des APTU et des ATMF.

En 2017, la Commission d'experts techniques a également adopté à l'unanimité la nouvelle prescription technique uniforme concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF). La PTU ATF prévoit des spécifications pour harmoniser les systèmes informatiques des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure même lorsque ces fonctions sont remplies par une seule compagnie de chemins de fer intégrée, afin que ces entités puissent échanger des informations au moyen de messages standardisés. Ces messages peuvent être utilisés par exemple pour le suivi des wagons, l'entretien du parc, la production commerciale interne, la lettre de voiture ou les informations sur l'infrastructure. La mise en œuvre de la PTU ATF permettra d'améliorer les informations fournies par les compagnies de chemins de fer à leurs clients dans le domaine du fret, par exemple quant à la situation du train. Assisté d'experts externes, le Secrétariat de l'OTIF aidera les États non membres de l'UE à mettre en œuvre la PTU.



---

**OBJECTIF 7**  
Contribuer à la digitalisation  
du rail

---

**Offrir un cadre pour la digitalisation**

La compétitivité du rail va dépendre de sa capacité à passer à un traitement entièrement électronique des documents de transports et à éliminer tout support papier. Prévue dans la COTIF, l'utilisation des lettres de voiture électroniques accroîtra son efficacité. Aux termes de l'article 6, § 9, des RU CIM, la lettre de voiture et son duplicata peuvent être établis sous forme d'enregistrements électroniques de données. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

Cependant, bien que fondée juridiquement dans la Convention, l'utilisation de lettres de voiture électroniques n'est pas encore répandue. L'OTIF aidera à en promouvoir l'utilisation. Il faudra pour ce faire identifier les obstacles et les mesures complémentaires nécessaires.

Par ailleurs, malgré la volonté de développer une spécification fonctionnelle pour les échanges de données pour le fret (STI ATF), la définition des interfaces avec les autres modes de transport comme avec les autorités douanières demeure encore plus que lacunaire. L'OTIF veut organiser une discussion pluridisciplinaire sur ces sujets en impliquant largement ses partenaires.

---

Dans le cadre du nouvel appendice H, les entreprises ferroviaires recevront des certificats attestant de leur capacité à exploiter des trains en toute sécurité en trafic international. Or, un certificat de sécurité seul ne suffira pas pour que le train franchisse une frontière : l'État voisin doit d'abord accorder l'accès à son réseau.

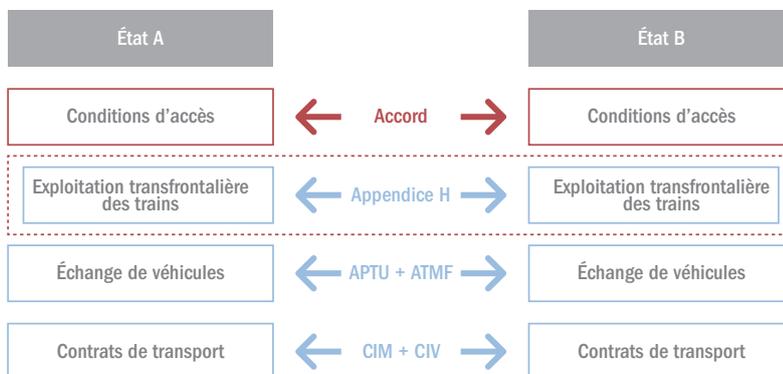
## OBJECTIF 8

### Promouvoir l'accès au réseau

C'est l'occasion pour l'OTIF de passer en revue les différentes approches pour les conditions d'accès au réseau et de réfléchir à la possibilité d'établir un régime juridique multilatéral international, contraignant ou sur la base de recommandations. L'accès au réseau peut reposer sur différents principes et s'appuyer par exemple sur un modèle de marché ouvert (libre accès) ou sur la coopération (accès réciproque). La COTIF n'imposera pas de modèle de marché ferroviaire aux États.

Le département juridique engagera une discussion sur les conditions d'accès dans le but d'évaluer les avantages inhérents à l'exploitation sans couture des trains du lieu d'origine au lieu de destination.

### Organiser le trafic international



## PLAN D'ACTION PROVISOIRE :

Contacter les États parties non membres de l'UE qui n'ont pas notifié leur autorité compétente	1 <sup>er</sup> trimestre 2018
Proposer à la CTE une stratégie pour la production de dispositions relatives à l'infrastructure	2 <sup>e</sup> trimestre 2018
Proposer à la CTE une PTU concernant l'infrastructure	2 <sup>e</sup> trimestre 2019
Proposer à l'Assemblée générale un projet de nouvel appendice H à la COTIF sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international	3 <sup>e</sup> trimestre 2018
Proposer à la CTE une stratégie pour la production de méthodes de sécurité communes comme annexes au nouvel appendice H (après son adoption)	2 <sup>e</sup> trimestre 2019
Promouvoir l'application de la PTU ATF	4 <sup>e</sup> trimestre 2019
Réviser les APTU et ATMF pour les harmoniser avec le 4 <sup>e</sup> paquet ferroviaire de l'UE	1 <sup>er</sup> trimestre 2018
Mettre au point, en coopération avec l'UE, une stratégie pour la préparation de dispositions techniques aux fins de l'adhésion d'autres organisations régionales	1 <sup>er</sup> trimestre 2019
Organiser trois réunions du WG TECH et une réunion de la CTE en 2019	WG TECH : trois fois par an CTE : tous les ans en juin

---

### **Groupe mixte d'experts pour la coordination**

En 2016 et 2017, les quatre sessions du groupe de travail RID-ATMF organisées en coopération avec l'Union européenne ont eu pour objet d'améliorer la cohérence entre les prescriptions pour les marchandises dangereuses et les dispositions pour la sécurité et l'interopérabilité. Experts du transport de marchandises dangereuses et experts du droit ferroviaire général y ont participé.

Le groupe de travail a conclu qu'une meilleure coordination entre la réglementation pour les marchandises dangereuses et le droit ferroviaire général était nécessaire. En principe, le RID devrait inclure les « objectifs de protection » des exigences pour les véhicules, tandis que les spécifications techniques devraient être formulées dans les STI et PTU. Pour mener à bien ces travaux, il a été proposé d'instituer un groupe mixte d'experts pour la coordination, au sein duquel tant les experts des marchandises dangereuses que les experts de la technique ferroviaire et les représentants des secteurs industriels concernés devraient participer.

Pour préparer les travaux du Groupe mixte, le groupe de travail a établi une première liste de questions.

Les réunions du Groupe mixte seront organisées en alternance par la Commission européenne et l'OTIF. Ses recommandations seront soumises à la Commission d'experts du RID et au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC), qui décideront des suites à leur donner. Par exemple, la Commission d'experts du RID pourra décider d'inclure des objectifs de protection dans le RID et le RID pourra adopter un acte délégué chargeant l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer de mettre au point une STI conforme aux spécifications techniques et dispositions décrites par le Groupe mixte.

La première réunion du Groupe mixte d'experts pour la coordination, qui verra l'adoption d'une liste de questions à traiter et de leur priorité, est prévue pour début 2018.

---

## 3 PROMOUVOIR LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES



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

Comme l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) est révisé tous les deux ans.

Le RID évolue constamment selon plusieurs variables. Tous les deux ans, il est harmonisé avec les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, élaborées par le Sous-comité d'experts de l'ONU.

Parallèlement, la Réunion commune RID/ADR/ADN met au point les prescriptions harmonisées sur les marchandises dangereuses pour tous les modes de transport terrestre (rail, route et voies de navigation intérieure). Les exigences spécifiques aux chemins de fer sont fixées par la Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent.

### OBJECTIF 9

Assurer la mise à jour de la réglementation des marchandises dangereuses en fonction des progrès techniques et scientifiques



## METTRE À JOUR LA RÉGLEMENTATION

### Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Le Sous-comité d'experts des Nations unies pour le transport des marchandises dangereuses élabore des recommandations applicables dans le monde entier qui sont ensuite reprises par les organisations internationales dans les prescriptions relatives aux marchandises dangereuses pour les différents modes de transport (maritime, aérien, ferroviaire, routier et par voies de navigation intérieures). En 2018, ce sous-comité, auquel le Secrétariat de l'OTIF participe avec voix consultative, conclura ses travaux sur la 21<sup>e</sup> révision des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. En 2019, il commencera à travailler sur la 22<sup>e</sup> révision des Recommandations de l'ONU, qui sera prise en compte, pour les transports ferroviaires, dans l'édition 2023 du RID.

Afin de pouvoir reprendre les modifications de la 21<sup>e</sup> édition révisée des Recommandations de l'ONU, la Réunion commune a constitué un groupe de travail chargé de proposer les modalités de leur intégration dans le RID/ADR/ADN 2021. Au cours d'une réunion de trois jours en mai 2019, ce groupe de travail mettra au point, en se fondant sur un projet élaboré par les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF, une proposition relative à l'intégration dans le RID/ADR/ADN des modifications qui seront adoptées par le Comité d'experts des



Nations unies en décembre 2018. Il ne sera donc pas nécessaire d'entrer dans le détail lors de la Réunion commune.

## Prescriptions sur les marchandises dangereuses communes aux différents modes de transport terrestre

Les prescriptions relatives aux marchandises dangereuses applicables pour tous les modes de transport terrestre (rail, route et voies de navigation intérieure) sont élaborées par la Réunion commune RID/ADR/ADN. Son secrétariat est conjointement assumé par le département du RID du Secrétariat de l'OTIF et par le secrétariat de la division des transports de la CEE-ONU.

Au total, cinq semaines de réunion sont prévues pour la période biennale 2018-2019 de la Réunion commune RID/ADR/ADN, qui débutera avec la session du printemps 2018. Les décisions de la Réunion commune prises pendant cette période seront incluses dans les éditions 2021 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Il faut compter chaque année avec plus de 50 documents officiels publiés dans les trois langues de travail de l'OTIF et en russe et une centaine de documents informels habituellement mis à disposition en langue anglaise uniquement.

Dans le cadre de l'harmonisation du RID et du règlement sur les marchandises dangereuses de l'OSJD (annexe 2 au SMGS), la possibilité d'étendre le mandat de la Réunion commune RID/ADR/ADN a été examinée afin d'y intégrer l'annexe 2 au SMGS. Cela permettrait d'améliorer la coopération pour le transport de marchandises dangereuses ainsi qu'aux fins d'une meilleure acceptation par les États membres de l'OSJD des normes citées en référence par la Réunion commune RID/ADR/ADN.

## Prescriptions sur les marchandises dangereuses propres aux chemins de fer

Les prescriptions sur les marchandises dangereuses propres aux chemins de fer sont définies par la Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent.

Les prescriptions relatives au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sont constamment modifiées et doivent également être appliquées par les États membres de l'UE dans leur trafic intérieur par suite de la directive de l'UE no 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses. Les prescriptions adoptées par la Commission d'experts du RID acquièrent donc immédiatement force de loi, et assoient ainsi l'importance de l'Organisation pour l'ensemble du secteur. La Commission d'experts du RID se réunit tous les deux ans pour approuver les décisions de son groupe de travail permanent. La prochaine réunion est prévue pour mai 2018 et verra l'adoption définitive de tous les textes pour l'édition 2019 du RID.

Le groupe de travail permanent, qui prépare les décisions de la Commission d'experts du RID, se réunira en 2018-2019 pour une session de deux jours et deux sessions d'une semaine. La session de deux jours en mai 2018 conclura les travaux sur l'édition 2019 du RID, tandis que les prescriptions ferroviaires devant entrer en vigueur en 2021 seront discutées dans le cadre des sessions d'une semaine en novembre 2018 et novembre 2019. Après la session de novembre 2019 au cours de laquelle seront examinées les modifications décidées par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour l'édition 2021, les États membres de l'Union européenne se coordonneront et leurs conclusions seront prises en compte par la Commission d'experts du RID en 2020.

Afin d'approfondir les travaux d'harmonisation du RID et de l'annexe



2 au SMGS, les États membres de l'OSJD seront invités aux sessions de la Commission d'experts du RID et de son groupe de travail permanent, où une interprétation en russe sera proposée.

Le département du RID participera par ailleurs avec voix consultative aux sessions semestrielles de deux jours du groupe d'experts de l'UIC sur le transport de marchandises dangereuses, qui a pour tâche de formuler les positions des compagnies ferroviaires sur les propositions soumises à la Réunion commune RID/ADR/ADN et à la Commission des experts du RID et élabore ses propres propositions.

## Prescriptions sur les marchandises dangereuses pour la route (ADR)

Le WP.15 est l'organe compétent de la CEE-ONU pour le développement de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Ses décisions doivent également être appliquées au transport intérieur des États membres de l'UE par suite de la directive de l'UE no 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses. Le département du RID participera avec voix consultative aux sessions du WP.15 aux fins de l'harmonisation des prescriptions pour le transport terrestre européen.

---

### OBJECTIF 10

Simplifier l'accès numérique afin de promouvoir et améliorer l'application des prescriptions du RID

---

## ÉTENDRE L'ÉVALUATION ET L'ACCÈS AU RID

Traditionnellement, le règlement sur les marchandises dangereuses est imprimé sur papier par des éditeurs auxquels l'OTIF fournit les fichiers de texte nécessaires. Le RID est également disponible dans son intégralité au format PDF sur le site internet de l'OTIF dans les trois langues de travail de l'Organisation et en russe. S'appliquant également aux transports nationaux de tous les États membres de l'Union européenne, il est de plus traduit dans toutes les langues nationales de ces États.

---

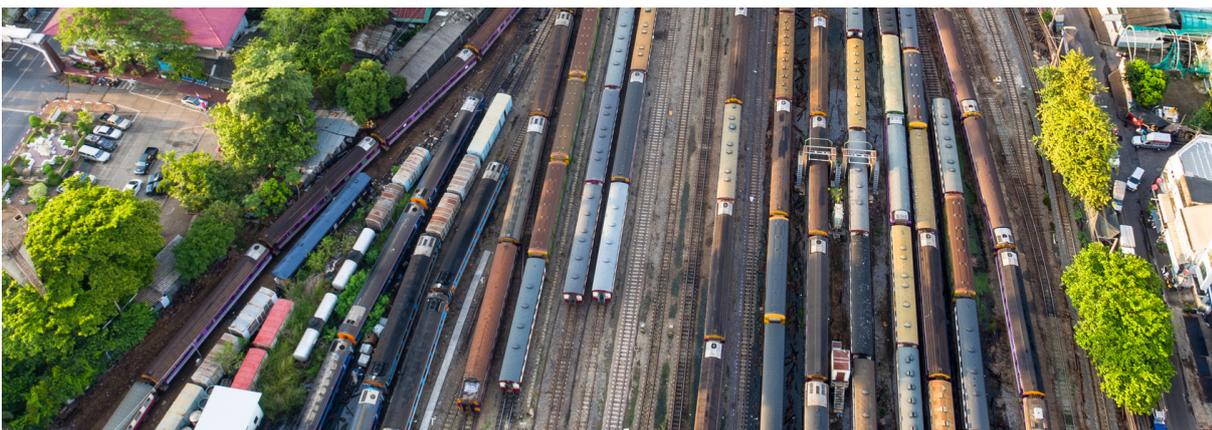
### OBJECTIF 3

Évaluer l'application de la COTIF

---

Le département du RID développera la mise à disposition au moins partielle des prescriptions du RID sous forme numérique, dans le but de faciliter et de promouvoir leur application. Sa première tâche sera d'analyser la situation actuelle du marché et la disponibilité de programmes informatiques. Au besoin, il contactera ensuite des entreprises d'informatique qui pourraient être intéressées par ce projet.

Il est crucial que le RID soit appliqué correctement. C'est la raison pour laquelle un conseiller à la sécurité doit être désigné non seulement pour les entreprises de transport, mais aussi pour toute entreprise dont l'activité comporte les opérations d'emballage, de chargement, de remplissage ou de déchargement liées aux transports de marchandises dangereuses. En plus d'examiner le respect des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses,



Le conseiller à la sécurité doit également conseiller l'entreprise dans les opérations concernant le transport de marchandises dangereuses et rédiger un rapport annuel sur les activités de ladite entreprise. La formation et les examens des conseillers à la sécurité font l'objet de conditions détaillées dans le RID.

Une association européenne des conseillers à la sécurité a été créée, qui jouit aujourd'hui du statut d'observateur au sein de la Réunion commune RID/ADR/ADN et de la Commission d'experts du RID. Les conseillers à la sécurité sont donc encore plus étroitement impliqués dans la formation de la réglementation sur les marchandises dangereuses.

Le RID assigne des obligations à différents intervenants du transport de marchandises dangereuses, qu'ils doivent remplir dans le cadre de leurs activités. Pour le transporteur, l'une de ces obligations est de procéder à divers contrôles avant le transport. Le RID comporte en outre des listes de vérification pour le remplissage et la vidange de wagons-citernes, qui détaillent chronologiquement toutes les étapes nécessaires et garantissent que toutes les obligations prescrites sont remplies.

Enfin, le RID permet également aux autorités compétentes des États membres de réaliser à tout moment des contrôles sur leur territoire pour vérifier la conformité aux prescriptions.

## PLAN D'ACTION PROVISOIRE :

Réunion commune RID/ADR/ADN	12-16 mars 2018
9 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID	28 et 29 mai 2018
55 <sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID	30 mai 2018
Réunion commune RID/ADR/ADN	17-21 septembre 2018
10 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID	19-23 novembre 2018
Réunion commune RID/ADR/ADN	une semaine en mars 2019
Réunion commune RID/ADR/ADN	deux semaines en septembre 2019
11 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID	une semaine en novembre 2019
Appuyer l'extension du mandat de la Réunion commune RID/ADR/ADN à l'annexe 2 au SMGS	fin 2019
Aider au développement de programmes pour la mise à disposition du RID sous forme numérique	fin 2019

## 4 APPRENDRE ET PARTAGER



**Ghousébasha GAFFAR**  
Chef du département  
de l'administration et des  
finances

### UNE ORGANISATION APPRENANTE

Pérenniser le contrôle des dépenses et la stabilité des contributions

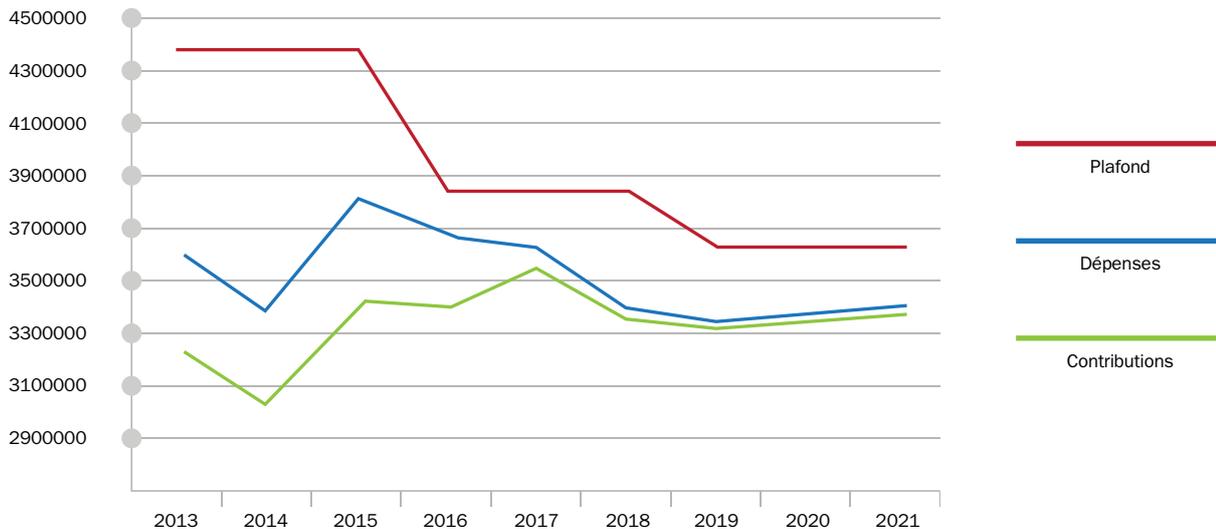
Pour 2018 et 2019, le contrôle des dépenses et la stabilité des contributions des États membres, acquis grâce aux décisions stratégiques prises en 2015 par le Comité administratif telles que la cession d'un portefeuille financier non rentable et la refonte des outils financiers et comptables, seront inscrites dans la durée.

#### OBJECTIF 11

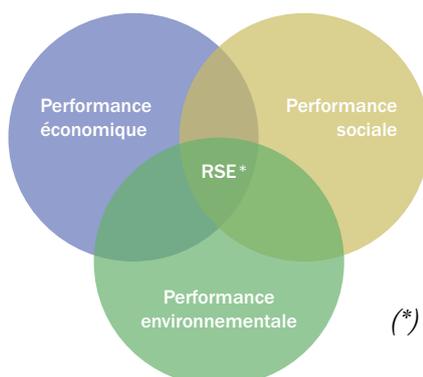
Innover pour promouvoir notre savoir-faire tout en poursuivant le dialogue social

Les dépenses de l'Organisation resteront inférieures au plafond fixé par le 12<sup>e</sup> Assemblée générale à hauteur de 3,85 millions de francs pour 2016-2018 et de 3,65 millions de francs pour la période 2019-2021. Par ailleurs, nous pérenniserons l'engagement, respecté depuis 2015, de limiter les contributions des États membres entre 3,4 et 3,5 millions de francs.

#### Évolutions budgétaires 2013-2021 en CHF



L'optimisation des ressources financières de l'Organisation étant désormais acquise, des actions seront conduites pour développer sa responsabilité sociale et environnementale avec une politique d'achat ciblée vers des entreprises socialement responsables et des pratiques de réduction de l'empreinte carbone.



(\*) RSE : responsabilité sociale et environnementale

## Innover pour développer et promouvoir notre savoir-faire

Il s'agit de mobiliser l'ensemble des outils pour renforcer notre intelligence collective, l'OTIF doit se vivre comme une organisation apprenante en interaction continue avec les évolutions des transports et les besoins de nos États membres.

Le développement des compétences internes sera assuré grâce à des formations ciblées sur les activités constituant le « cœur de métier » de l'Organisation. Ainsi après la réactivation en 2015 de la politique de formation au profit de formations transversales (gestion de projet et formations linguistiques), les formations en 2018-2019 privilégieront les thèmes relatifs au droit du transport ferroviaire.

Au-delà du renforcement des compétences des experts de l'OTIF, des actions spécifiques visant la promotion du savoir-faire des experts de l'Organisation seront conduites.

Il s'agira d'une part de promouvoir un management plus engagé dans le soutien de la stratégie de développement de l'OTIF en démultipliant son action de représentation de l'Organisation et en incitant à être force de proposition pour améliorer l'efficacité collective, à l'instar du projet de télétravail des traducteurs du Secrétariat.

D'autre part, la faisabilité de parcours professionnels pour les agents de l'OTIF vers nos organisations partenaires sera étudiée. De tels parcours pourraient aussi permettre d'accroître l'attractivité de l'Organisation pour les futurs recrutements.

Enfin, l'innovation sera au service du développement du rayonnement de l'OTIF comme centre d'expertise (objectif 3), grâce à la mise en place d'une offre de formation, avec l'appui de nos partenaires, au profit notamment de nos États membres. Dans ce cadre, une expérimentation sera conduite en 2018 et portera sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses. Si elle se révèle concluante, une évolution vers le e-learning pourrait être envisagée.

Le renforcement des compétences au sein de nos États membres sera aussi proposé avec la mise en place de formations intensives de courte durée sur le champ d'application de la COTIF, laquelle visera aussi à rendre plus attractif le programme de formation des experts.

## Poursuivre et renforcer le dialogue social

S'appuyant sur les bases renouvelées suggérées par le Secrétaire général en 2015, le dialogue social a démontré son efficacité en 2017 dans le cadre de la révision du Statut du personnel.

La collaboration avec l'Association du personnel s'intensifiera : celle-ci deviendra un partenaire de la gestion de l'Organisation. Dans un esprit de gestion collaborative, le Secrétariat se mettra à l'écoute des projets des agents. Conçu et porté par les traducteurs eux-mêmes, la faisabilité du projet de télétravail pour les traducteurs sera évalué début 2018.



### Le Protocole de Luxembourg, registre international des garanties

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

Malgré les deux nouveaux signataires du protocole en 2016, le Royaume-Uni (février) et le Mozambique (novembre), et la signature par la France en 2017, le Protocole de Luxembourg n'est pas encore entré en vigueur car les deux conditions ci-après (cf. article XXIII du Protocole) ne sont pas remplies :

\* Dépôt du quatrième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion : à ce stade, le Luxembourg a ratifié le Protocole et plus récemment, l'UE l'a approuvé.

\* Dépôt par le Secrétariat (OTIF) auprès du Dépositaire (UNIDROIT) d'un certificat confirmant que le Registre international est pleinement opérationnel.

En 2018 et 2019, le Secrétariat de l'OTIF continuera à promouvoir le Protocole en intégrant ce sujet lors de rencontres à haut niveau, comme ce fut le cas avec la délégation chinoise reçue à Berne en 2016. Il abordera également cette question avec des institutions financières ou économiques telles que l'OCDE, et ce en partenariat avec Unidroit. Pendant cette période, le Secrétariat de l'OTIF aura également comme objectif d'arrêter le contenu des missions de l'OTIF comme secrétariat de l'Autorité de surveillance. À cet effet, des discussions approfondies engagées en septembre 2017 seront poursuivies avec la Commission préparatoire afin de consolider les projets de textes relatifs aux règles de procédure de l'Autorité de surveillance et aux statuts de cette Autorité. Ces textes seront soumis à l'approbation et à la signature du Comité administratif.



Sarah PUJOL  
Responsable de la  
communication

## INTENSIFIER LE RAYONNEMENT DE L'OTIF

La stratégie de communication de l'OTIF définie en 2015 repose sur quatre piliers :

- Assurer la cohérence des messages et publications
- Créer une image moderne et cohérente
- Assurer la fréquence des messages
- Mesurer, évaluer et améliorer les outils de communication

### OBJECTIF 12

Renforcer la stratégie de communication et accroître les réseaux de diffusion

Les actions qui seront menées vont s'appuyer sur le 125<sup>e</sup> anniversaire de l'Organisation en 2018 pour délivrer un message de continuité et d'innovation.

### Élargir et consolider les réseaux de diffusion

Nombre d'outils de communication de l'OTIF ont été créés ou revisités en 2016 et 2017. Parmi ces outils figurent notamment le site internet, le Bulletin et la brochure. Ces supports de communication sont aujourd'hui opérationnels et sont diffusés via différents canaux.

Pour 2018-2019, il s'agit de développer davantage la diffusion à la fois vers les États membres et non membres et vers l'ensemble des partenaires de l'OTIF. De nouveaux supports, comme la réalisation de messages vidéo, seront expérimentés.

Dans le même temps les relations publiques et presse se renforceront.

### Associer l'OTIF à l'innovation en droit ferroviaire

Donner à voir une Organisation qui a créé le droit ferroviaire international en 1893 et continue à innover implique en premier lieu de maintenir son identité visuelle, laquelle doit être à la fois attractive et adaptable aux codes visuels contemporains.

En deuxième lieu, cela implique de trouver le point d'équilibre entre la diffusion de supports papier et l'utilisation de supports dématérialisés : être une organisation connectée avec les supports numériques appropriés et dans le même temps produire des publications sous format papier lorsque le contenu du document s'y prête.

Enfin, en 2018 et 2019, le site internet et ses contenus évolueront et seront améliorés.

## PLAN D'ACTION PROVISOIRE :

Des relations publiques et presse construites et régulières

3<sup>e</sup> trimestre 2019

Produire des contenus audio-visuels

4<sup>e</sup> trimestre 2018

Étude du projet de télétravail des traducteurs

2<sup>e</sup> trimestre 2018

Améliorer notre programme de formation pour les États membres

2<sup>e</sup> trimestre 2018

Créer des réseaux professionnels avec nos partenaires pour le personnel de l'OTIF

2<sup>e</sup> trimestre 2019

---

## SOURCES

---

### Chiffres 2014

Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil – Cinquième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire, COM(2016) 780 final, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=COM:2016:780:FIN>.

Rapport annuel 2016 du CIT

Rapport annuel 2016 de l'UIP

Registre commun OTIF-ERA pour les ECE, 2017

R. Berger pour l'UIC, Eurasian rail corridors: what opportunities for freight stakeholders? (« Les corridors ferroviaires eurasiatiques : quelles possibilités pour les acteurs du fret ? »), 2017.

Eurostat, 2014

Brochure de l'UIP

### Photos

International Transport Forum 2017  
Valerio Compagnone  
Railway PRO - Investment Summit 2017  
<http://primarycolours.co.za>  
<http://www.novacomel.com>  
<http://owerting.com>  
<https://www.are.na>

---

---

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

---

**ADN**

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

**ADR**

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route

**AG**

Assemblée générale

**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)

**ATF**

Applications télématiques au service du fret

**ATMF**

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



---

<b>CCG</b> Conseil de coopération du Golfe	<b>ISO</b> Organisation internationale de normalisation
<b>CCTT</b> Conseil de coordination des transports transsibériens	<b>OCE</b> Organisation de coopération économique
<b>CEE-ONU</b> Commission économique des Nations unies pour l'Europe	<b>OMD</b> Organisation mondiale des douanes
<b>CEN</b> Comité européen de normalisation	<b>OSJD</b> Organisation pour la coopération des chemins de fer
<b>CENELEC</b> Comité européen de normalisation électrotechnique	<b>OTIF</b> Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
<b>CER</b> Communauté européenne du rail	<b>PTU</b> Prescription technique uniforme
<b>CESAP-ONU</b> Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique	<b>RID</b> Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (Annexe de l'appendice C à la COTIF)
<b>CIM</b> Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (Appendice B à la COTIF)	<b>RISC</b> Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires
<b>CIT</b> Comité international des transports ferroviaires	<b>RNE</b> RailNetEurope
<b>CIV</b> Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (Appendice A à la COTIF)	<b>RU</b> Règles uniformes
<b>COTIF</b> Convention relative aux transports internationaux ferroviaires	<b>SG</b> Secrétaire général
<b>CR</b> Commission de révision	<b>SMGS</b> Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (OSJD)
<b>CTE</b> Commission d'experts techniques	<b>STI</b> Spécification technique d'interopérabilité
<b>CUI</b> Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (Appendice E à la COTIF)	<b>UE</b> Union européenne
<b>CUU</b> Contrat uniforme d'utilisation des wagons	<b>UIC</b> Union internationale des chemins de fer
<b>ECE</b> Entité chargée de l'entretien	<b>UIP</b> International Union of Wagon Keepers
<b>EIM</b> Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire	<b>UNIDROIT</b> Institut international pour l'unification du droit privé
<b>ERA</b> Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	<b>UNIFE</b> Union des industries ferroviaires européennes
<b>GOST</b> Normes ou standards d'État délivrés et gérés par l'Agence fédérale pour la régulation technique et la métrologie, organisme officiel russe de normalisation membre de l'Organisation internationale de normalisation (ISO)	<b>UPU</b> Union postale universelle

---





**Éditeur :**

OTIF - Organisation  
intergouvernementale pour les  
transports internationaux  
ferroviaires

Concept et maquette : Sarah  
Pujol, Valerio Compagnone

---

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

Gryphenhübeliweg 30 CH-3006 Berne

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

