

**Rapport de gestion 2013
Geschäftsbericht 2013
Annual Report 2013**



**ORGANISATION
INTERGOUVERNEMENTALE
POUR LES TRANSPORTS
INTERNATIONAUX
FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE
ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN
EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL
ORGANISATION FOR
INTERNATIONAL CARRIAGE
BY RAIL**

OTIF :

Rapport d'activité 2013

Sommaire

INTRODUCTION	1
1. DÉVELOPPEMENT DE L'OTIF	3
Promotion de la COTIF 1999	3
L'UE dans les instances de l'OTIF	3
Extension du périmètre de l'OTIF	4
2. AMÉLIORER LA RÉGULATION DES CONTRATS DE TRANSPORT.....	5
Connaître et aider à la mise en œuvre de la réglementation	5
Faire évoluer la réglementation	5
Développer un droit eurasiatique unifié	7
3. AMÉLIORER L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SECURITÉ.....	9
Développements finalisés en 2013	9
Nouveaux développements lancés en 2013	11
4. RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES	16
Réunion commune	16
Commission d'experts du RID	19
Coopération avec la CEE-ONU et l'ERA	20
5. LES PARTENAIRES PRIVILEGIÉS DE L'OTIF	21
Un nouveau cadre de travail avec la Commission et l'ERA	21
OSJD : remise en route de la position commune de 2003	22
Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS	22
Le CIT, représentant des intérêts des entreprises ferroviaires	23
Le Protocole de Luxembourg : un registre international des garanties	23
6. UN NOUVEL ÉLAN POUR LA GESTION DE L'OTIF	24
Les résultats de l'audit approfondi mené en 2013	24
Mise en place d'un programme « Jeunes experts »	25
Les processus critiques	26



INTRODUCTION

Avec ce premier rapport d'activité se termine une année qui a été riche en travaux et en défis pour l'Organisation. Ce rapport, renouvelé dans sa forme, s'appuie sur les priorités stratégiques approuvées lors du 121^e Comité administratif. Ces priorités permettent d'identifier des axes de travaux concrets qui permettront à l'Organisation d'apporter la preuve de sa valeur ajoutée pour le développement des transports internationaux ferroviaires.



François Davenne
Secrétaire général

L'année 2013 m'a permis d'apprécier les potentialités de l'OTIF et le professionnalisme de ses agents. Ces atouts sont reconnus des praticiens à qui l'Organisation apporte des outils simples et efficaces pour faciliter les échanges ferroviaires.

Sans cette expertise et cet engagement il n'aurait pas été possible de mettre en œuvre nos priorités.

Pour autant, il reste encore à faire connaître l'Organisation au-delà du cercle restreint des spécialistes du transport et à faire en sorte que l'on reconnaisse l'OTIF derrière des outils largement utilisés comme le Contrat universel d'utilisation, la lettre de voiture, le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), etc.

Cette stratégie d'affirmation de l'OTIF se décline en 12 grands objectifs qui vont rythmer ce rapport d'activité :

AXE 1 : 6 priorités pour développer la législation de l'OTIF

1. Développer des relations de travail avec la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (ERA), d'une part, et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) d'autre part, à travers la mise en œuvre d'accords-cadres.
2. Intensifier nos échanges avec nos États membres non membres de l'Union européenne (UE), afin de constituer une base de connaissances et développer des actions de formation.
3. Mettre en place la participation d'experts de nos États membres dans les groupes de travail de nos partenaires privilégiés (ERA et OSJD) sur la base de la définition de positions communes.
4. Apporter une contribution centrale à la définition d'un droit unifié dans le domaine du transport de fret et à la facilitation du trafic international.
5. Résoudre les questions de responsabilité juridique ouvertes par les récents développements de la législation européenne.



6. Améliorer la compatibilité des règles du RID avec l'approche technique des STI en ce qui concerne les questions d'interopérabilité.

AXE 2 : Étendre le périmètre d'application de la COTIF

7. Étendre l'application de la COTIF 1999 à l'ensemble des pays de l'Union et obtenir la levée de l'ensemble des réserves d'application.
8. Étendre l'application de la COTIF vers les États du Golfe et l'Asie centrale.
9. Développer des relations de travail régulières avec la Commission économique et sociale de l'ONU pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

AXE 3 : Donner un nouvel élan à la gestion de l'OTIF

10. Réaliser un audit et mettre en œuvre ses recommandations.
11. Stabiliser le budget de l'Organisation.
12. Accroître l'attractivité et la notoriété de l'OTIF.



1. DÉVELOPPEMENT DE L'OTIF

Promotion de la COTIF 1999

Objectif n°7 : Étendre l'application de la COTIF 1999 à l'ensemble des pays de l'Union et obtenir la levée de l'ensemble des réserves d'application.

Parmi les domaines d'activité du service juridique, la fonction de dépositaire a occupé une place importante avec le traitement des documents concernant le retrait des déclarations de non application des appendices E, F et G par les États membres de l'OTIF membres de l'UE.

Le service juridique a concentré ses efforts sur les États membres qui n'ont pas encore adhéré à la COTIF 1999, notamment l'Italie, en leur apportant son aide pour régler les questions juridiques en suspens afin qu'ils puissent y adhérer le plus tôt possible. Il a également mené un suivi permanent de l'état des déclarations émises par les pays membres de l'Union européenne, avec la volonté de les aider à les retirer rapidement.

L'UE dans les instances de l'OTIF

Objectif 1 : Développer des relations de travail avec la Commission et l'ERA, d'une part, et l'OSJD d'autre part, à travers la mise en œuvre d'accords-cadres.

Lorsque l'Union européenne a adhéré à la COTIF, le 23 juin 2011, quelques questions de principe restaient encore à résoudre pour la coordination des travaux entre les différentes instances techniques de l'OTIF et la Commission européenne, et en particulier pour la clarification des droits de vote de l'Union européenne dans la Commission d'experts techniques et la Commission d'experts du RID de l'OTIF.

Depuis l'établissement de la Commission d'experts techniques par la nouvelle COTIF et depuis l'adhésion de l'Union européenne à la COTIF, la tenue de plusieurs sessions a donné lieu à différentes interprétations à propos de la détermination du quorum dans les réunions, non seulement pour qu'elles puissent avoir lieu avec le quorum requis, mais aussi pour savoir quels États membres présents ou représentés étaient en mesure de voter sur les questions soumises au vote et de rendre valide ou non une résolution.

Par un échange de lettres entre le Secrétaire général de l'OTIF et la Commission européenne en date du 25 septembre 2013 et du 11 octobre 2013, une interprétation commune des dispositions de la COTIF a été arrêtée, permettant de respecter l'autonomie de décision des instances de l'OTIF et la procédure de coordination inhérente à l'Union européenne. Cet arrangement a été mis en œuvre sans retard.



Extension du périmètre de l'OTIF

Objectif 8 : Étendre l'application de la COTIF vers les États du Golfe et l'Asie centrale.

À la fin de l'année 2013, l'OTIF a vu s'étendre son champ d'application à 49 États membres. En effet, depuis le 1^{er} septembre 2013, l'OTIF compte un nouveau membre : le Pakistan.

Conformément à l'article 42, § 1, de la COTIF, le gouvernement du Pakistan a déclaré que, dans l'immédiat, le Pakistan n'appliquerait que l'appendice B à la Convention, c'est-à-dire les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

Durant l'année 2013, l'OTIF et l'Azerbaïdjan ont eu des contacts fréquents. Depuis le mois de septembre 2013, l'Azerbaïdjan a commencé à préparer ses procédures nationales pour adhérer à la COTIF. Le ministère des Transports, principale autorité intéressée à l'adhésion, a déjà résolu les questions politiques qui en découlent avec les différentes instances du pays. À cet égard et à sa demande, nous devrons aussi organiser pendant l'année 2014 un atelier de travail à Bakou, afin de présenter et d'expliquer la réglementation COTIF aux autorités et entreprises ferroviaires de ce futur État membre.

Les relations de l'OTIF avec le Conseil de coopération du Golfe (CCG) s'améliorent et deviennent de plus en plus fructueuses. En effet, au deuxième semestre 2013, le Comité d'orientation de cette organisation intergouvernementale qui regroupe six États, à savoir, l'Arabie saoudite, le Bahreïn, les Émirats arabes unis, le Koweït, Oman et le Qatar a approuvé le principe d'un mémorandum d'accord (MoU) entre le CCG et l'OTIF qui devra permettre de définir une feuille de route pour l'adhésion des États du CCG.

Enfin, pour essayer d'étendre le champ d'application de la COTIF dans les pays asiatiques, le Secrétariat a organisé une réunion à Berne avec la Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et il continuera à avoir des contacts avec cette organisation dont l'expertise exerce une grande influence dans ses pays membres quand il s'agit de déterminer lequel des deux systèmes de droit ferroviaire leur convient le mieux.



2. AMÉLIORER LA RÉGULATION DES CONTRATS DE TRANSPORT

Connaître et aider à la mise en œuvre de la réglementation



Carlos del Olmo Morand
Chef du service juridique

Objectif 2 : Intensifier nos échanges avec nos États membres non membres de l'UE, afin de constituer une base de connaissances et développer des actions de formation.

Le service juridique a traité presque tous les domaines d'activité de l'Organisation, ce qui inclut les conseils aux autres services du Secrétariat de l'OTIF ainsi que la réalisation des nombreuses tâches de représentation de l'Organisation vers l'extérieur, en tant que service juridique et/ou par délégation du Secrétaire général. Le service juridique a aussi développé une plus grande collaboration avec le service de la technique ferroviaire ainsi que le service des marchandises dangereuses.

Pour finir, le service juridique a commencé à s'engager dans le domaine des douanes et de la facilitation ferroviaire.

Faire évoluer la réglementation

Objectif 5 : Résoudre les questions de responsabilité juridique ouvertes par les récents développements de la législation européenne.

En 2013, le service juridique s'est engagé activement dans la révision de la COTIF et des règles uniformes concernant le contrat de transport en trafic international des voyageurs (RU CIV) et des marchandises (RU CIM), le contrat d'utilisation de véhicules (RU CUV) et le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (RU CUI).

CIM

La révision des RU CIM aura essentiellement pour but de simplifier l'utilisation de la lettre de voiture électronique en trafic ferroviaire international. Il s'est en effet avéré que le principe de l'équivalence fonctionnelle contenu actuellement dans les RU CIM freinait la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique sur le plan opérationnel, en raison notamment des exigences des droits nationaux en matière de signature électronique. Aussi,



le Comité international des transports ferroviaires (CIT) a constitué un groupe d'experts qui s'est réuni régulièrement depuis 2011. L'OTIF s'est activement engagée dans les travaux de ce groupe d'experts, dans l'objectif premier d'élaborer un cadre juridique complet dans les RU CIM, qui prévoira, par ailleurs, de donner la priorité à l'utilisation de la lettre de voiture et des documents d'accompagnement électroniques par rapport aux versions papier.

CIV

À la différence des problèmes rencontrés avec la lettre de voiture électronique pour le fret, il ne semble pas absolument nécessaire d'amender les RU CIV lors de la Commission de révision de juin 2014. En effet, les RU CIV ont été en grande partie reprises par l'Union européenne dans une annexe au règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR). L'OTIF a organisé en 2013 une réunion avec la DG MOVE de façon à procéder à une analyse préparatoire de la nature juridique des différentes dispositions du PRR et des CIV. Il a été conclu qu'une révision des RU CIV coordonnée avec le développement du PRR pourrait avoir lieu en 2015.

CUI

En 2013, le Secrétariat a mené une enquête auprès des États membres et des organisations internationales intéressées afin de déterminer si les problèmes d'application des RU CUI pouvaient éventuellement être résolus grâce à une révision de cet appendice. Aucun des États membres appliquant les RU CUI n'a signalé de problème.

Pour autant, les consultations menées avec le secteur ont montré que le champ d'application des CUI manquait de clarté. L'OTIF devrait sur cette base mettre en œuvre un groupe de travail ad-hoc pour résoudre cette question en partenariat avec le CIT, la CER et les organisations qui représentent les gestionnaires d'infrastructure.

CUV

En ce qui concerne les RU CUV, un groupe de travail de l'OTIF a été créé en 2013 pour examiner des modifications visant à intégrer dans les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire les modifications qu'apporte au régime de responsabilité des entreprises ferroviaires et des détenteurs la création de la fonction d'entités chargées de l'entretien (ECE) dans le droit OTIF par l'article 15 des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire (RU ATMF) et l'annexe A aux RU ATMF du 1^{er} mai 2012 sur la certification et l'audit des ECE. Ces travaux seront poursuivis en 2014 et devraient déboucher sur une clarification du droit au bénéfice du développement du fret ferroviaire et sur une modification des RU CUV à la Commission de révision de juin 2014.

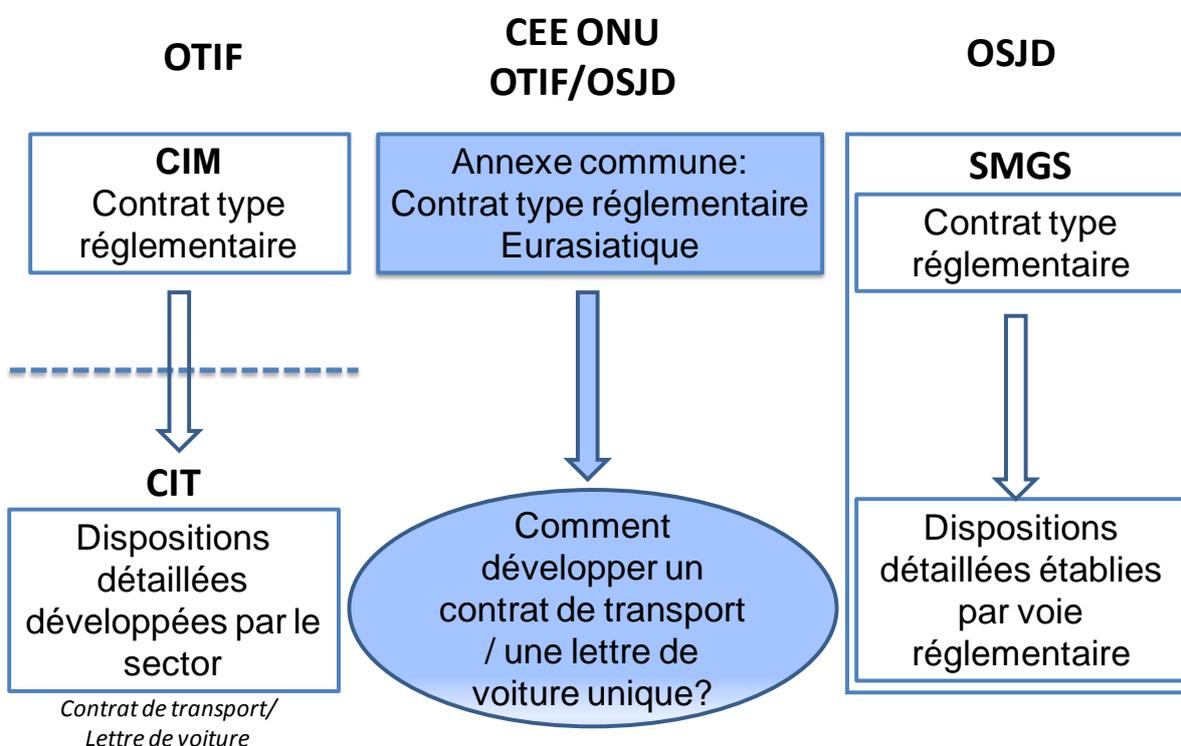


Développer un droit eurasiatique unifié

Contrat de transport de marchandise

La signature, le 26 février 2013, par 37 pays de la CEE-ONU, de la déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin a donné un nouveau souffle au projet de la CEE-ONU sur le « Droit ferroviaire eurasiatique unifié ». Conformément à cette déclaration et afin de faciliter la poursuite des travaux se rapportant à l'uniformisation du transport ferroviaire eurasiatique des marchandises, l'OTIF a soumis en 2013 au groupe d'experts, constitué à cet effet par la CEE-ONU sous la présidence de la Fédération de Russie, son analyse et une proposition sur le cadre juridique général à mettre en place en la matière.

Plutôt que de créer un droit surplombant les deux régimes juridiques que sont les RU CIM et le SMGS, ou de créer un droit autonome, l'OTIF préconise et défendra la mise en place d'un régime d'interface entre les RU CIM et le SMGS, avec une lettre de voiture commune et un régime de responsabilité commun, qui pourrait s'appliquer soit à certains couloirs à haute performance, soit tout simplement si les parties au contrat de transport en décident ainsi, et ceci dès lors que les transports de marchandises traverseraient la sphère d'application des RU CIM et du SMGS.



Un document de travail en ce sens a été proposé à la discussion du groupe d'experts le 19 septembre 2013 lors de la première réunion du groupe de travail.



En ce qui concerne le transport de voyageurs

Le service juridique de l'OTIF joue un rôle consultatif pour les questions concernant les transports entre la sphère CIV et la sphère SMPS, régulée par l'OSJD. Cela vaut aussi bien pour le droit appliqué actuellement à ces transports et pour les questions concrètes d'interprétation y afférentes que pour les questions soulevées par le développement du SMPS et son harmonisation avec les CIV.

Les États membres de l'UE appliquant également le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR), le Secrétariat de l'OTIF a activement participé aux côtés des représentants de la Commission européenne (DG MOVE) à une analyse entreprise par le CIT des dispositions des CIV, du PRR et du SMPS et plus particulièrement de leurs clauses de responsabilité. Ces travaux aboutiront en 2014 avec la parution d'un guide sur les régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR-SMPS.

3. AMÉLIORER L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SÉCURITÉ



Bas Leermakers
Chef du service
techniques ferroviaires

Objectif 1 : Développer des relations de travail avec la Commission et l'ERA, d'une part, et l'OSJD d'autre part, à travers la mise en œuvre d'accords-cadres.

Le service de la technique ferroviaire peut tirer un bilan positif d'une année 2013 très productive. Il est parvenu à préparer pour adoption par la Commission d'experts techniques (CTE) des documents d'importance majeure, comme la prescription technique unifiée (PTU) pour les wagons révisée. Pour la première fois, une PTU de l'OTIF et la spécification technique d'interopérabilité (STI) correspondante de l'UE sont entrées en vigueur le même jour : le 1^{er} janvier 2014. Cela a été rendu possible grâce à la coordination efficace des activités de l'ERA et de la Commission européenne, d'une part, et de l'OTIF et de ses États parties non membres de l'UE, d'autre part.

Les relations de l'OTIF avec ses partenaires principaux ont ainsi été renforcées en 2013. À cet égard, la signature de l'arrangement administratif entre l'OTIF, l'ERA et la DG MOVE le 24 octobre 2013 a constitué une étape majeure. Le Secrétariat organise certaines de ses réunions en dehors de Berne afin de favoriser une plus large participation des experts locaux : une réunion du groupe de travail technique (WG TECH) a ainsi été organisée à Istanbul et une réunion du sous-groupe ad hoc sur la sécurité à Belgrade.

Le développement continu de nouveaux règlements s'appuie sur la stratégie de mise en œuvre définie dans le programme de travail de l'OTIF. Les activités ne sont toutefois pas limitées au développement de nouvelles prescriptions : elles incluent également la mise à jour de la réglementation existante, via des révisions et corrections d'erreurs, dans le but de maintenir l'équivalence avec les textes correspondants de l'UE.

Le nombre croissant de règlements a également requis un travail de diffusion des informations, notamment pour aider les États parties non membres de l'UE à appliquer correctement la réglementation de l'OTIF.

Développements finalisés en 2013

La PTU Wagons révisée

Le 12 juin 2013, la Commission d'experts techniques a adopté la prescription technique uniforme pour les wagons (PTU WAG) révisée.



Selon l'article 3a des règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF), l'équivalence pleine et entière des STI et PTU est requise pour l'autorisation unique des véhicules. Cette équivalence au sens de l'article 3a des ATMF a pour la première fois été atteinte pour les wagons avec l'entrée en vigueur, le 1^{er} décembre 2012, de la PTU WAG 2012, équivalente à la STI WAG 2006.

En mars 2013, la Commission européenne a publié la STI WAG révisée, applicable à compter du 1^{er} janvier 2014. Afin de conserver l'équivalence pleine et entière entre les réglementations de l'OTIF et de l'UE, la PTU WAG devait donc également être révisée.

Grâce à l'étroite collaboration entre d'un côté l'Agence ferroviaire européenne et la Commission européenne et de l'autre le Secrétariat de l'OTIF et les États de l'OTIF non membres de l'UE, la PTU WAG révisée a pu être développée. Avec son entrée en vigueur en janvier 2014, l'équivalence pleine et entière de la STI et de la PTU est garantie pour les années à venir.

L'équivalence pleine et entière de la PTU WAG et de la STI WAG permet l'autorisation/« admission » unique des wagons : les wagons ne faisant pas l'objet de dérogations, construits selon la PTU WAG ou la STI WAG et équipés comme prévu au point 7.1.2 des solutions définies pour la clôture des points ouverts relatifs à la compatibilité réseau, sont admis dans tous les États parties de l'OTIF, membres et non membres de l'UE.

La PTU GEN-G révisée sur les méthodes de sécurité commune

La version initiale de la PTU GEN-G sur les méthodes de sécurité communes pour l'appréciation des risques (MSC) est en vigueur depuis le 1^{er} mai 2012. En réponse à la révision par l'UE de ses règles équivalentes, le WG TECH est convenu de préparer les mêmes amendements pour la réglementation de l'OTIF. Dans ce but, le Secrétariat de l'OTIF a volontiers accepté la proposition de collaboration de l'ERA.

Les principes même des procédures d'évaluation et de gestion des risques n'ont pas été modifiés. Les changements adoptés garantissent la qualité des travaux d'évaluation indépendants via des plans d'accréditation et de reconnaissance des organismes d'évaluation des MSC. Le plan d'accréditation et de reconnaissance possède des similitudes avec le plan pour les organismes de certification des entités en charge de l'entretien (ECE).

Consultation sur des STI

En 2013, l'UE a consulté les États parties de l'OTIF non membres de l'UE sur plusieurs projets de STI révisées. Dans ce cadre l'OTIF a coordonné les relations entre les États membres concernés et l'ERA.



Le Secrétariat a également procédé à sa propre analyse détaillée, en particulier sur la spécification technique d'interopérabilité pour les applications télématiques au service du fret (STI TAF), dont les principales conclusions ont été reprises par l'ERA.

Nouveaux développements lancés en 2013

Définition des responsabilités en matière de sécurité dans les ATMF

Le sous-groupe consacré à la sécurité créé en 2012 a clos ses travaux en 2013 et ses conclusions ont été reprises par la CTE. Les conclusions et recommandations incluent notamment, dans le but de garantir le niveau de sécurité du système ferroviaire, la clarification des responsabilités des autorités dans la procédure d'admission par rapport aux responsabilités de l'entreprise ferroviaire exploitant le véhicule. Le sous-groupe ad hoc sur la sécurité a également recommandé :

1. que la PTU WAG soit révisée, y compris ses dispositions concernant la composition des trains et l'utilisation des wagons ;
2. de réfléchir aux amendements nécessaires aux ATMF et à leur rapport explicatif ;
3. d'envisager l'élaboration d'une PTU consacrée à l'exploitation, homologue de la STI OPE.

Enfin, le sous-groupe ad hoc sur la sécurité a suggéré des modifications de l'article 17 des ATMF visant à mieux refléter le fait que si un type de wagon qui a été légalement autorisé/admis au service n'est pas techniquement compatible avec le parc d'une entreprise de transport ferroviaire ou son environnement opérationnel, il peut être impossible d'exploiter ce type de wagon.

Les travaux du sous-groupe ad hoc ont ouvert la voie à la préparation de la révision des ATMF. À cet effet, la 20^e session du WG TECH a mis en place un petit sous-groupe d'experts chargé de préparer des propositions pour la révision des ATMF. Ce sous-groupe ATMF poursuit ses travaux en 2014. À la fin 2013, il a rédigé des projets de nouvel article 15a et d'article 17, § 1, modifié. En plus de ces deux changements et afin de profiter de l'opportunité offerte par la Commission de révision de juin 2014, l'ensemble des ATMF se verra harmonisé avec les récents développements en la matière, notamment dans le but :

- d'explicitier la relation État partie → autorité compétente → organisme d'évaluation ;
- d'harmoniser les termes devenus flous comme « organismes reconnus aptes », « les organismes », « autorité effectuant l'admission technique », « les organismes responsables de la réalisation des évaluations » et « autorité d'homologation », en les remplaçant selon le cas soit par « autorité compétente » soit par « organisme d'évaluation ».

Le sous-groupe travaille sous l'égide du WG TECH. En 2014, le WG TECH rapportera les conclusions du sous-groupe à la CTE, après quoi la Commission de révision sera compétente pour l'adoption des modifications.

Élaboration d'une nouvelle PTU pour les locomotives et le matériel roulant destinés au transport de passagers (LOC&PAS)



Photo courtoisie: Cha Gia Jose - modifiée (Flickr)

À sa 6^e session, la CTE a approuvé la feuille de route pour le futur développement des PTU. L'un de ses objectifs primordiaux est la transposition de la STI LOC&PAS de l'UE en une PTU LOC&PAS, qui couvrirait non seulement les voitures de voyageurs, mais aussi les locomotives et unités multiples.

Au sein de l'UE, la STI LOC&PAS a fait l'objet d'une procédure de révision tout au long de l'année 2013. L'ERA en a achevé la rédaction et le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité (RISC) a donné son opinion sur le document à l'automne 2013. La STI LOC&PAS servira de base au développement de la PTU LOC&PAS équivalente.

La STI LOC&PAS comporte encore quelques points ouverts. Étant donné qu'en application de l'art. 11, § 2, lettre a), des 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 (APTU), la PTU LOC&PAS primera sur les prescriptions techniques du RIC¹, il importe que ces points ouverts soient clos pour les voitures remplissant certaines conditions définies, afin qu'elles puissent jouir de la « libre circulation »² dont les voitures RIC ont disposé pendant de nombreuses décennies (le RIC existe depuis 1922). À cette fin, deux objectifs doivent être atteints :

1. définir toutes les exigences nécessaires pour une admission unique valide dans tous les États parties, toutes ces exigences devant être incluses dans la PTU ;
2. définir de manière harmonisée les interfaces véhicule-véhicule, ces définitions pouvant soit être incluses dans la PTU comme appendice volontaire soit dans une norme industrielle distincte.

À partir de 2014, l'ERA travaillera sur le point 1 en coopération avec l'OTIF et les acteurs concernés. Pour le point 2, le secteur ferroviaire prendra l'initiative de spécifications

¹ L'Accord sur l'échange et l'emploi des voitures en trafic international, ou RIC (*Regolamento Internazionale delle Carrozze*), est un règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international, issu d'un accord entre pays européens en 1922.

² « Libre circulation » au sens de l'article 6, § 3, des ATMF.



complémentaires, sous la supervision de la CER. Il convient de souligner que ce nouvel élan émane du premier atelier commun ERA-OTIF qui s'est tenu à Bonn le 6 février 2014 et dont l'objectif était de rechercher des solutions aux questions liées à l'interchangeabilité des voitures.

L'ERA et l'OTIF ont organisé un atelier commun sur les interfaces entre véhicules, qui a eu lieu à Bonn, le 6 février 2014, au sein de l'office fédéral allemand des chemins de fer (Eisenbahn-Bundesamt).

Pour être autorisé/admis au trafic international, un véhicule doit satisfaire aux prescriptions juridiques applicables en vertu de la législation de l'UE ou des Règles uniformes ATMF (à savoir les STI/PTU, les spécifications nationales notifiées, etc.). Ces prescriptions ne couvrent cependant pas les détails techniques des interfaces entre véhicules. En conséquence, une voiture de voyageurs satisfaisant à toutes les prescriptions juridiques ne dispose pas forcément des interfaces la rendant apte à l'échange en trafic international. Cela signifie que pour l'échange de voitures en trafic international, les entreprises de transport ferroviaire doivent convenir d'interfaces techniques, en plus des prescriptions juridiques (via par exemple l'accord RIC).

Cet atelier avait pour objectif d'informer les participants des points de vue des différents acteurs et de déterminer quelle législation devrait être développée pour servir au mieux le secteur.

Conformément aux conclusions de l'atelier, la Communauté européenne du rail (CER) a été invitée à fournir des informations sur les voitures de voyageurs quant aux sujets suivants :

1. Inventaire des besoins du marché.
2. Liste de toutes les spécifications (existantes ou non) dont le secteur a besoin, en spécifiant les modes d'évaluation/application existants ou à créer.
3. Nécessité de développer des normes, des fiches de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), des guides d'application, etc.
4. Analyse de la nécessité de marquages particuliers.

La CER fournira ses résultats dans le courant de l'année 2014. L'ERA et l'OTIF les mettront à disposition des États membres de l'Union européenne et des États parties de l'OTIF pour information. Les données de la CER seront analysées par la Commission européenne, l'OTIF et l'ERA et le résultat de cette analyse sera transmis au groupe de travail permanent WG TECH.

La PTU LOC&PAS sera soumise à la CTE pour adoption en 2014. Le développement des spécifications complémentaires se poursuivra en 2015.



Développement d'une nouvelle PTU relative à l'accessibilité

La préparation de la PTU relative à l'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR) est étroitement liée à l'élaboration de la PTU LOC&PAS, car elle comporte des spécifications applicables au matériel roulant destiné au transport de voyageurs, qui relève du champ d'application de la PTU LOC&PAS. Cette PTU sera une transposition de la STI de l'Union européenne à la différence près que les spécifications de la PTU concernant l'infrastructure et l'exploitation ne seront pas obligatoires.

La PTU PMR sera soumise à la CTE pour adoption en 2014.

Registres communs des entités chargées de l'entretien (ECE) et des marquages des détenteurs de véhicules (MDV)

L'article 13, § 5, de l'appendice G à la Convention prévoit la coopération internationale pour la tenue des registres. À sa 6^e session, la CTE a chargé le Secrétariat de l'OTIF de développer des registres communs OTIF-ERA pour les ECE et les MDV, qui seraient hébergés sur le site de l'ERA.

Conformément à l'arrangement administratif entre l'OTIF, la DG MOVE et l'ERA, l'ERA et l'OTIF sont convenues, le 19 décembre 2013, de la création d'un registre commun OTIF-ERA pour les ECE, devant être hébergé sur le site de l'ERA et opérationnel pour le 1^{er} avril 2014.

Pour le secteur, avoir une base de données commune complète pour les organismes de certification des ECE, les certificats ECE et les certificats de fonction de maintenance pour les entités situées dans les États parties de l'OTIF membres et non membres de l'UE en un seul endroit (ERA) présente des avantages : pour avoir un aperçu général de tous les organismes de certification et certificats, il suffira de consulter une seule base de données, hébergée par l'ERA.

De même, une base de données unique des codes MDV attribués aux détenteurs dans les États de l'OTIF membres de l'UE, les États de l'OTIF non membres de l'UE, les États de l'OSJD non membres de l'OTIF et dans certains États importants de la région eurasiatique est profitable : pour obtenir un aperçu général de tous les codes MDV, il suffira de consulter un seul registre, hébergé par l'ERA. Les organismes de certification des États parties non membres de l'UE pourront créer et modifier les données sous leur responsabilité dans le registre des ECE, de la même façon que les organismes de certification de l'Union.

L'ERA et l'OTIF définiront les modalités pratiques de la transition aux registres centraux ECE et MDV et le Secrétariat de l'OTIF informera ses États membres et autres parties prenantes de ses implications. Le Secrétariat de l'OTIF restera le point de contact unique pour les notifications dans le registre MDV pour les États non-membres de l'UE.



Guide pour la bonne application de la réglementation technique

Objectif 3 : Intensifier nos échanges avec nos États membres non membres de l'UE, afin de constituer une base de connaissances et développer des actions de formation.

Document explicatif des règles ECE

L'année 2013 a marqué la fin d'une phase de transition importante dans le plan de certification et d'audit des entités chargées de l'entretien (ECE), tel que prévu à l'annexe A des ATMF. Depuis le 31 mai 2013, les ECE pour les wagons doivent être certifiées conformément à la réglementation. Anticipant ce développement, le Secrétariat a publié sur son site internet le document explicatif des règles ECE pour les wagons, afin de fournir des informations claires sur le sujet. De plus, il a immédiatement répondu à diverses questions des autorités, organismes de certification et ECE.

Guide pour la PTU WAG

Après approbation du WG TECH, le Secrétariat a publié sur son site internet le guide d'application de la PTU WAG (A 94-02/2.2012, version 7). La STI WAG et la PTU WAG étant pleinement équivalentes, le document est basé sur le guide d'application de l'ERA pour la STI Wagons (référence : ERA/GUI/07-2011/INT). Avec l'accord de l'ERA, l'OTIF a copié le contenu du document de l'ERA et ajouté ses propres recommandations dans des rectangles bleus, ce qui signifie que le reste du texte correspond exactement au guide d'application de l'ERA.

4. RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES



Jochen Conrad
Chef du service RID

Objectif 6 : Améliorer la compatibilité des règles du RID avec l'approche technique des STI en ce qui concerne les questions d'interopérabilité.

La révision bisannuelle des prescriptions sur les marchandises dangereuses a constitué un point fort des activités du service du RID pendant l'année. Certaines décisions doivent toutefois encore être prises par la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars 2014, avant que la Commission d'experts du RID n'approuve en mai 2014 toutes les modifications pour l'édition 2015 du RID.

Réunion commune

La Réunion commune RID/ADR/ADN élabore des prescriptions européennes harmonisées sur les marchandises dangereuses pour le rail, la route et la navigation intérieure. Son secrétariat est assumé conjointement par le département du RID de l'OTIF et par le secrétariat de la Division des Transports de la CEE-ONU. En 2013, la Réunion commune s'est réunie pour une session d'une semaine et une autre de deux semaines.

Elle a eu pour objet principal les travaux d'harmonisation du RID, de l'ADR et de l'ADN avec la 18^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, dont l'objectif est de simplifier le transport intermodal de marchandises dangereuses. Parmi les nombreuses modifications apportées, les thèmes développés ci-dessous n'épuisent pas l'activité du département RID, mais se concentrent sur des évolutions technologiques majeures qui ont un impact sur la réglementation. Cela donne à voir à quel point cette réglementation est en prise directe avec les grands enjeux de l'industrie.

Classement et emballage des gaz adsorbés

Actuellement, les gaz sont comprimés ou liquéfiés à haute pression et transportés en bouteilles sous pression. Les gaz comprimés sont particulièrement dangereux car, en cas de défaillance de la bouteille ou des soupapes, de grandes quantités de gaz toxiques, inflammables et/ou corrosifs peuvent être libérées dans l'environnement. En raison de ce risque inhérent, les prescriptions pour les marchandises dangereuses fixent des conditions strictes pour l'emballage et le transport.



Avec la technique d'adsorption des gaz, qui constitue un processus réversible, le gaz se dépose à la surface d'un matériau poreux conservé dans un récipient en métal. Les forces d'attraction entre l'adsorbant et les molécules de gaz adsorbées modifient grandement les propriétés physiques du gaz. Ces forces engendrent une diminution de l'énergie de chaque molécule de gaz, et par conséquent de la pression par rapport à l'état comprimé ou liquéfié.

À 20 °C, un gaz adsorbé contenu dans un récipient métallique n'est pas sous pression et il faut donc créer un vide pour qu'il soit libéré. Le risque s'en trouve donc sensiblement diminué puisque le facteur déterminant de surpression élevée est éliminé.

Cette technique est d'ores et déjà utilisée pour la livraison de gaz toxiques (p. ex. arsine, phosphine, trifluorure de bore) dans l'industrie des semi-conducteurs.

17 nouveaux numéros ONU, comprenant aussi bien des entrées pour des gaz adsorbés spécifiques que des entrées n.s.a., ont été ajoutés aux prescriptions sur les marchandises dangereuses. Une définition et une nouvelle instruction d'emballage applicable à tous les gaz adsorbés ont également été adoptées.

Batteries au lithium endommagées ou usagées

À l'heure actuelle, les prescriptions sur les marchandises dangereuses ne portent que sur le transport de batteries au lithium neuves et intactes. L'utilisation croissante de telles batteries en construction automobile posait depuis un certain temps la question de savoir comment les batteries au lithium endommagées, lors d'un accident par exemple, pouvaient être transportées pour être éliminées ou retraitées.

Alors que pour les transports terrestres européens, une disposition spéciale a déjà été insérée en 2013 dans les règlements relatifs aux marchandises dangereuses, laquelle charge l'autorité compétente de fixer les différentes conditions, ces deux dernières années ont servi à l'élaboration d'instructions d'emballages applicables aux différents modes de transport, régissant le transport de piles au lithium endommagées d'une part et usagées d'autre part.

Condensateurs asymétriques

En sus de l'introduction des condensateurs électriques à double couche dans les prescriptions en 2013, une nouvelle entrée est prévue pour les condensateurs asymétriques, qui se distinguent par une capacité de chargement et de déchargement rapides, une haute densité énergétique et une longue durée de vie et sont utilisés de différentes façons sur les véhicules (récupération de l'énergie de freinage, fourniture d'énergie pour les pics de charge des trains, bus et automobiles) ainsi que pour le stockage des énergies renouvelables.



Transport en vrac

Depuis l'introduction dans l'édition 2005 du RID/ADR/ADN des dispositions relatives aux conteneurs pour vrac utilisables dans le monde entier, il existe deux systèmes parallèles pour le transport en vrac, à savoir, d'une part, le système RID/ADR traditionnel et, d'autre part, le système multimodal du Règlement type de l'ONU pour les conteneurs pour vrac.

Après avoir refusé de réunir les deux systèmes parallèles pour le transport en vrac en un seul et même système basé sur le système multimodal, la Réunion commune a mené des travaux de grande ampleur afin de contrôler la logique des prescriptions RID/ADR, de les moderniser, de s'assurer qu'elles coïncidaient avec les prescriptions de l'ONU et de veiller à la cohérence des deux systèmes.

Il en est résulté un nouveau système évitant largement que des matières de la même classe soient soumises à des exigences différentes et éliminant les contradictions avec les prescriptions de l'ONU.

Applications télématiques pour le transport de marchandises dangereuses

La Réunion commune a approuvé l'architecture de système télématique élaborée par un groupe de travail pour le recours au document de transport électronique et l'amélioration de la gestion des urgences en transport de marchandises dangereuses.

Celle-ci prévoit que les entreprises de transport consignent toutes les données nécessaires au transport de marchandises dangereuses dans leur propre base de données ou celle de l'entreprise de services de leur choix. Pour la gestion du trafic et les interventions d'urgence, les agents de contrôle ou les services d'intervention informent leur centre d'opération des signes apparents, comme le numéro d'immatriculation du véhicule ou le numéro du wagon. Le centre effectue alors une recherche dans la base de données du transporteur via une interface en ligne (gestion centralisée des services). La gestion centralisée garantit que seules des entités habilitées peuvent avoir accès aux données enregistrées par les transporteurs.

L'architecture de système choisie permet l'utilisation des systèmes existants tant de la part des entreprises de transport que de celle des autorités de contrôle et des services d'intervention. Cette gestion centralisée régissant les demandes et l'accès aux données devrait de préférence être mise en place au sein de la Commission européenne.

L'OTIF veillera à coordonner ces développements avec la STI TAF.

Commission d'experts du RID



Photo courtoisie: Aleix Cortés - modifiée (Flickr)

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 les prescriptions du RID doivent être appliquées en trafic national des États membres de l'UE également, via la directive communautaire 2008/68 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, les modifications du RID ont pour conséquence directe une modification du droit national. L'OTIF joue donc un rôle-clé.

Afin de faciliter la coordination interne de l'UE pour les sessions de la Commission d'experts du RID, il a été décidé en 2012 que les sessions annuelles seraient conduites sous la forme de groupes de travail (groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID). Seule la dernière session de la période biennale (en règle générale au mois de mai des années paires) doit constituer une session de la Commission d'experts du RID au cours de laquelle toutes les décisions préparées par le groupe de travail doivent être adoptées. Cette procédure doit permettre un débat ouvert dans le groupe de travail, qui n'engage certes pas définitivement l'Union européenne mais conduit à l'élaboration d'un texte des modifications du RID soutenu par la majorité. La mise en œuvre de l'accord d'adhésion avec l'Union européenne a permis, à travers un lettre commune entre l'OTIF et la DG MOVE, de clarifier l'organisation des débats à l'intérieur du groupe d'expert.

En 2013, le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID s'est retrouvé pour une session d'une semaine à Copenhague, dont les résultats doivent encore être approuvés par la session de mai 2014 de la Commission d'experts du RID.

Cette session sera principalement consacrée à l'adoption des modifications approuvées par la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2012 et 2013. Les thèmes suivants y seront également discutés :

- transport de marchandises dangereuses en ferroutage en trains mixtes (trafic combiné de voyageurs et de marchandises),
- extension à toutes les matières toxiques par inhalation de la disposition spéciale visant à empêcher ou à limiter les dommages en cas de chevauchement des tampons,



- transport en vrac de charbon remplissant les critères de classification du RID pour les matières sujettes à l'inflammation spontanée.

Coopération avec la CEE-ONU et l'ERA

Le service du RID a participé en qualité d'observateur aux deux sessions du Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC). Les décisions prises lors de ces sessions sont incorporées dans la 19^e 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 2017 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 le parallélisme du RID et de l'ADR.

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.

Le service du RID a été impliqué dans la première réunion de direction commune entre la Commission, l'ERA et l'OTIF le 19 décembre 2013, de façon à améliorer la coordination sur les sujets relatifs aux matières dangereuses, notamment en ce qui concerne les applications télématiques et les interactions citernes/véhicules.

5. LES PARTENAIRES PRIVILEGIÉS DE L'OTIF

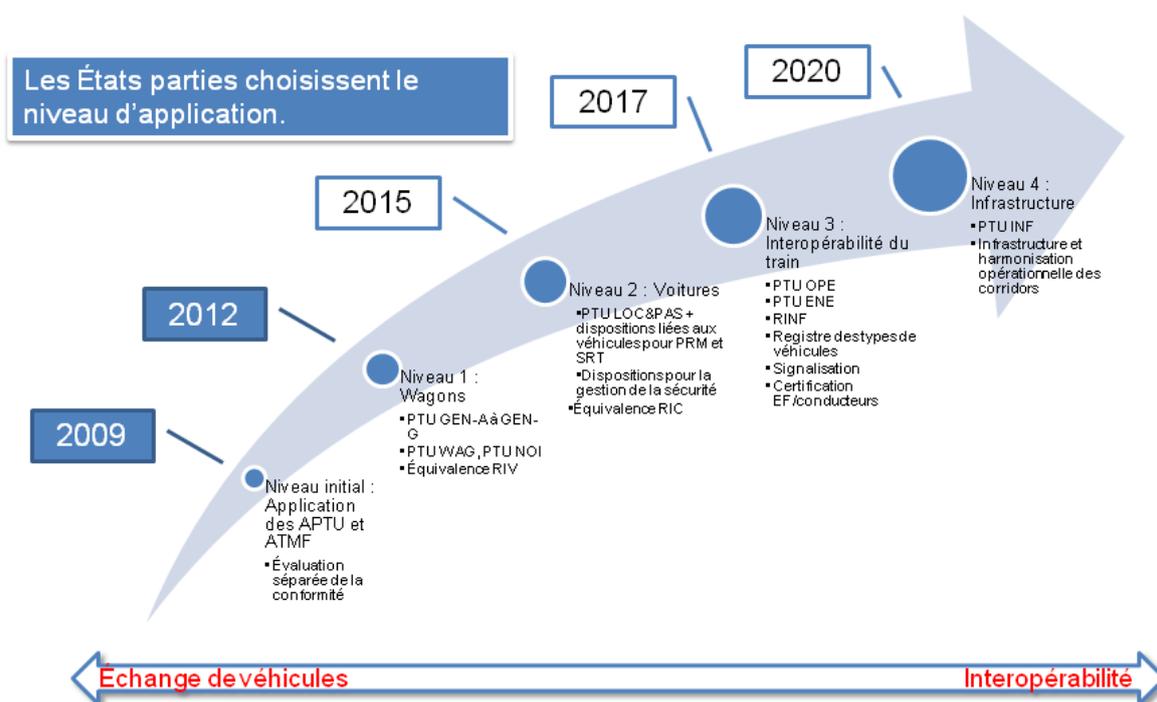
Un nouveau cadre de travail avec la Commission et l'ERA

Les bonnes relations qui existaient déjà avec l'ERA ont encore été renforcées et formalisées en 2013, en particulier via la signature de l'arrangement administratif. La coopération pratique quotidienne s'est révélée efficace et a grandement contribué au succès de la CTE en juin 2013 et aux développements qui ont suivi. Cette étroite coopération contribue non seulement à améliorer l'efficacité de la préparation des projets de réglementation de l'OTIF, mais permet également de porter plus facilement à l'attention de l'ERA la position des États parties de l'OTIF non membres de l'UE sur les futurs développements de la réglementation ferroviaire de l'UE. Un point récurrent de chaque session du WG TECH est de donner des informations sous la forme d'un document de référence sur les réglementations respectives de l'UE et de l'OTIF, reflétant leurs récents développements.

Des réunions de direction régulières ERA-DG MOVE-OTIF seront désormais organisées, conformément aux termes de l'arrangement administratif. La première a eu lieu le 19 décembre 2013 à Bruxelles.

Un accord a pu y être trouvé sur plusieurs points stratégiquement importants dont :

- l'établissement d'un groupe de travail commun sur les matières dangereuses ;
- l'établissement de registres communs OTIF-ERA hébergés sur le site internet de l'ERA :
 - les listes des codes de marquage du détenteur de véhicule (MDV) seront publiées sur le site de l'ERA et l'OTIF donnera sur son site un lien vers ces listes,
 - le registre des entités chargées de l'entretien (ECE) sera publié sur le site de l'ERA et l'OTIF donnera sur son site un lien vers ce registre.





OSJD : remise en route de la position commune de 2003

Les directions de l'OTIF et de l'OSJD se sont réunies à Varsovie le 18 septembre 2013 et sont convenues de réactiver leur coopération sur la base de la « Position commune » signée par les deux organisations en 2003. Cela entraîne en particulier un renouvellement et une actualisation de leurs liens institutionnels avec des réunions de direction régulières.

Les deux organisations considèrent que la création d'un droit ferroviaire unifié est un objectif souhaitable. Elles se sont donc engagées à participer aux travaux entrepris par la CEE-ONU sur le projet de « Droit ferroviaire eurasiatique unifié ». L'OTIF agit en toute transparence et met à disposition de l'OSJD ses contributions au projet de la CEE-ONU.

Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS

Au début des années 2000, il a été possible de faire mieux concorder les deux règlements pour les marchandises dangereuses en adaptant la structure de l'annexe 2 au SMGS, lequel s'applique dans les États membres de l'OSJD, à celle de l'édition révisée du RID. Cette nouvelle structure a permis d'intégrer plus rapidement les modifications du RID dans l'annexe 2 au SMGS, de sorte que les dates d'entrée en vigueur des versions révisées tous les deux ans ne sont plus espacées que de six mois.

Les travaux entrepris en 2012 dans le but d'éliminer les différences entre le RID et les prescriptions sur les marchandises dangereuses applicables en Europe de l'Est et en Asie (annexe 2 au SMGS) et de faciliter ainsi le transport ferroviaire de marchandises dangereuses entre les zones d'application de ces deux régimes juridiques ont été poursuivis en 2013.

Alors que la plupart des adaptations touchait jusqu'à présent l'annexe 2 au SMGS, le groupe de travail a approuvé des ajouts à la disposition spéciale TE 22 concernant l'absorption d'énergie de chaque côté frontal du wagon et à la disposition spéciale TE 25 sur les dispositifs anti-chevauchement des tampons, qui tiennent compte des wagons-citernes équipés d'un attelage automatique.

Le service du RID a participé à toutes les réunions d'experts de l'OSJD traitant de l'harmonisation afin de pouvoir donner les motifs de différentes décisions prises pour le RID.



Le CIT, représentant des intérêts des entreprises ferroviaires

Le Comité international des transports ferroviaires est un des principaux représentants des entreprises ferroviaires. Il exerce notamment sa compétence dans le domaine de l'établissement des titres de transport et de la lettre de voiture. L'OTIF participe depuis longtemps aux travaux des groupes de travail du CIT qui présentent un intérêt pour l'évolution de sa réglementation.

Comme porte-parole des entreprises ferroviaires, le CIT est aussi une aide pour l'OTIF : il lui permet de connaître les besoins pratiques des entreprises ferroviaires et de partager leur expérience opérationnelle.

Le Protocole de Luxembourg : un registre international des garanties

Le contrat-cadre liant le Comité préparatoire (PrepCom) à la SITA (Société anonyme de télécommunications aéronautiques) pour la mise en œuvre du registre a été finalisé et devrait être signé en 2014.

Dans ce contexte, lors d'une réunion conjointe entre le Prepcom et le Département fédéral des Affaires étrangères (DFAE) de la Confédération suisse organisée à Berne par l'OTIF le 23 mai 2013, les questions relatives à l'accord de siège de la future autorité de surveillance ont été abordées. Un courrier de l'OTIF en date du 14 octobre 2013 a été adressé au DFAE afin de prendre date sur les actions restant à finaliser.

Le 12 décembre 2013, une deuxième réunion a eu lieu entre le DFAE et l'OTIF pour clarifier les questions restant à résoudre avec le Prepcom.

6. UN NOUVEL ÉLAN POUR LA GESTION DE L'OTIF

Les résultats de l'audit approfondi mené en 2013



Nébati Cédric
Chef du service
administratif et financier

Objectif 10 : Réaliser un audit et mettre en œuvre ses recommandations.

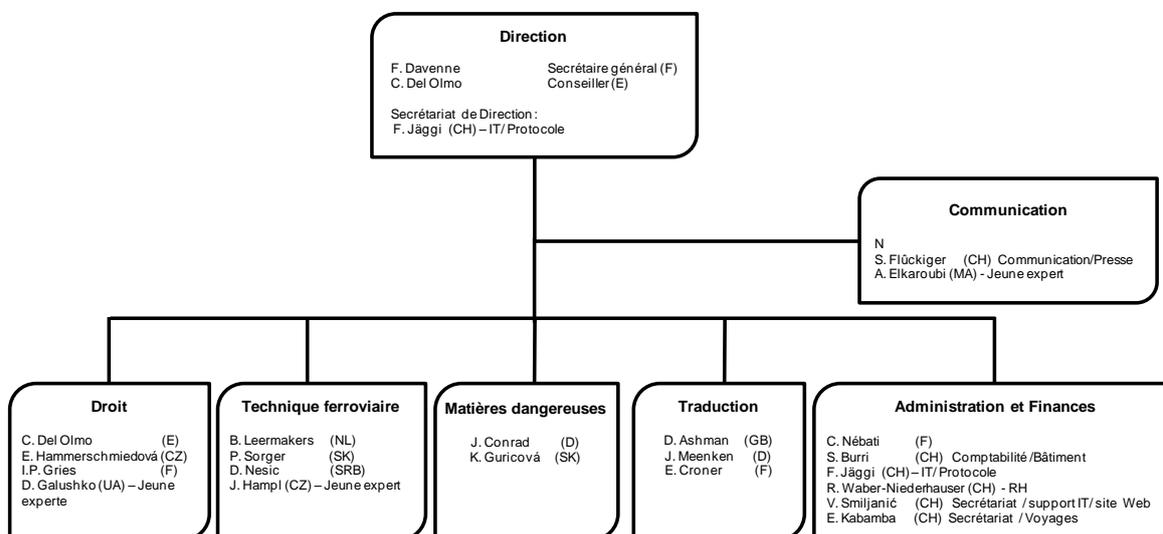
Objectif 11 : Stabiliser le budget de l'Organisation.

Entre juin et octobre 2013, un audit externe a été mené et a permis de définir une feuille de route pour l'Organisation, qui s'appuie sur une analyse des forces et des faiblesses de l'OTIF, la définition des missions et l'analyse des opportunités stratégiques.

Cet audit a été mené de manière participative, de façon à ce que le personnel de l'OTIF puisse s'identifier avec le diagnostic porté et s'approprier les conclusions. Il définit les priorités suivantes, qui ont été votées par le Comité administratif des 27 et 28 novembre 2013 :

- mise en œuvre d'une organisation cible resserrée et simplifiée, qui permettra de mettre davantage en valeur les activités opérationnelles de l'OTIF et de réduire le poids relatif des dépenses support ;
- identification et mise en œuvre des processus critiques : outre une meilleure gestion budgétaire qui a dès aujourd'hui permis à l'OTIF de réduire son budget tout en mettant en œuvre un programme de travail renforcé, il s'agit de mettre en place une organisation innovante et une politique de communication renouvelée ;
- mise en œuvre en 2014 d'une révision du Statut du personnel en permettant une gestion par objectif de l'ensemble du personnel, qui permettra de mettre en place une gestion des compétences et des recrutements adaptée ;
- mise en œuvre de la modélisation des activités : l'audit a défini des outils de modélisation et de gestion de l'activité qui seront progressivement mis en œuvre au cours de l'année 2014 et vont graduellement permettre à l'Organisation d'améliorer sa productivité et ses capacités de *reporting*.

Le nouvel organigramme permet ainsi de passer de 10 départements à 5, en mutualisant les fonctions support dans un seul département.

**Secrétariat – Organigramme**
Applicable à compter du 14/04/2014**Mise en place d'un programme « Jeunes experts »**

L'OTIF a mis en place un programme intitulé « Programme Jeunes Experts » dans le but de recruter des stagiaires hautement qualifiés représentant les différentes nationalités des États membres de l'OTIF. Le programme a pour objectif de permettre à de jeunes diplômés prometteurs de venir découvrir le travail de l'OTIF et de mettre en pratique leurs connaissances théoriques dans des domaines aussi variés que la communication, la technique ferroviaire ou le droit. À ce titre, de nombreuses universités ont été contactées et des brochures d'information ont été diffusées afin de faire connaître le programme. Les premiers jeunes experts, dans le domaine de la technique ferroviaire et de la communication, ont commencé leurs stages en 2013.

M. Ayoub Elkaroubi, diplômé du Collège d'Europe en études européennes interdisciplinaires et possédant une formation en traduction et communication, a commencé son stage en septembre 2013. Son implication et ses compétences ont permis d'améliorer sensiblement la qualité des supports de communication institutionnelle de l'Organisation. De nationalité marocaine, sa connaissance de la langue arabe a également grandement facilité l'amélioration de notre partenariat avec le CCG, qui a pu déboucher, le 19 mars 2014, sur la signature d'un MoU.

M. Jan Hampl, ingénieur diplômé de nationalité tchèque, a commencé à travailler dans le service de la technique ferroviaire en septembre 2013. Il est chargé d'analyser les échanges d'information entre les acteurs ferroviaires, en accordant une attention particulière à



l'application de la STI TAF3. Il élabore un aperçu complet des informations techniques et relatives à la sécurité, échangées en fret international ferroviaire en lien avec les obligations et responsabilités légales. De plus, il analyse et donne des conseils sur la pertinence de la STI TAF pour les liaisons ferroviaires des États non membres de l'UE avec l'UE et aide à diffuser les informations sur le champ d'application et l'application de cette STI.

Cette ouverture grandissante de l'OTIF est le gage d'une plus grande visibilité et attractivité pour nos recrutements. À ce titre, l'année 2013 a permis la mise en place de procédures proactives de recrutement qui ont pu démontrer leur efficacité, un nombre important de candidature ayant été reçu pour chaque poste mis au concours, que ce soit pour des jeunes experts ou pour des postes de fonctionnaires du Secrétariat.

Les processus critiques

Objectif 12 : Accroître l'attractivité et la notoriété de l'OTIF.

La gestion de la connaissance

Le Secrétariat de l'OTIF est une petite organisation dont les principales activités se structurent autour de ses trois services opérationnels : le service du RID, le service juridique et le service de la technique ferroviaire. Leur travail, qui ressort à différents appendices à la Convention, est naturellement segmenté. Cette segmentation est encore accrue par les différents degrés de maturité de ces textes. D'un côté, les éléments de droit privé de la COTIF, comme les CIM, CIV, CUV et CUI sont bien établis ; de l'autre, les développements de droit public dans le cadre des APTU et ATMF sont en pleine élaboration.

Pour toutes ces raisons, l'Organisation met en place sa propre gestion des connaissances afin de stimuler le partage des savoirs, d'accroître la qualité et l'efficacité du travail fourni et de faciliter l'intégration de nouveaux membres du personnel.

La mise en place de cette gestion des connaissances est prévue pour 2014-2015 à travers une démarche participative qui va associer l'ensemble du management à travers des ateliers thématiques précis, qui vont permettre l'expression de l'ensemble du personnel. Trois grands axes de développement :

- la mise en place d'outils de management permettant un travail interdisciplinaire entre les trois départements opérationnels ;
- un système d'information rénové permettant l'accès et la compréhension partagés des documents produits par l'Organisation ;
- la refonte des outils informatiques avec la mise en place d'outils collaboratifs modernes.

³ Règlement (CE) n° 62/2006 de la Commission du 23 décembre 2005 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « Applications télématiques au service du fret » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel



Le responsable du département technique portera ce projet en étroite coordination avec le responsable administratif et financier.

Créer une politique de communication

Aujourd'hui, l'OTIF se caractérise par une absence de politique de communication : des recrutements erratiques ont conduit à un vieillissement des outils sans qu'une politique ait réellement été mise en place. Dès lors, il est nécessaire de considérer la communication au sens large comme une priorité de l'Organisation.

En 2013, un responsable communication intérimaire a été désigné afin de relancer le processus dans le domaine de la communication. Grâce aux résultats d'un « benchmark », les besoins les plus urgents de l'Organisation dans le domaine de la communication ont pu être identifiés, ce qui a conduit à créer dans le budget une ligne dédiée à la communication.

Son travail ainsi que le recrutement d'un jeune expert en septembre ont permis d'initier un certain nombre d'actions :

- la réalisation d'outils de communication professionnels : rapport d'activité, plaquettes, etc. ;
- la redynamisation et professionnalisation du bulletin, qui reflète désormais, grâce à des articles de fonds, la diversité des missions de l'Organisation ;
- la réalisation de communiquer de presse et de articles d'actualité réguliers.

À ce titre, les délais de publication des quatre numéros du Bulletin des transports internationaux ferroviaires 2013 ont pu être respectés. De plus, la qualité des articles contenus dans les différents numéros, ainsi que leur nombre, ont gagné en importance. Une plus grande implication des cadres de l'OTIF dans la rédaction des articles et une meilleure coordination des contributions ont permis ces progrès.

En 2013, 13 communiqués de presse/news ont été publiés sur le site internet de l'OTIF, ce qui représente environ une publication par mois. À titre de comparaison, 4 communiqués de presse /news avaient été publiés pour l'année 2012.

Le recrutement d'un responsable de la communication qui sera chargé de mettre en œuvre ces orientations, en conduisant une politique rigoureuse de sous-traitance, permettra en 2014 de renouer avec une politique de communication aux standards d'une organisation internationale :

- la modernisation du site Web, pour en faire un outil de communication et un outil de travail partagé (création d'un Intranet à la disposition des parties prenantes) ;
- l'organisation de séminaires d'information et de promotion de l'Organisation.



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne

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

Abonnement au bulletin des transports internationaux ferroviaires: media@otif.org