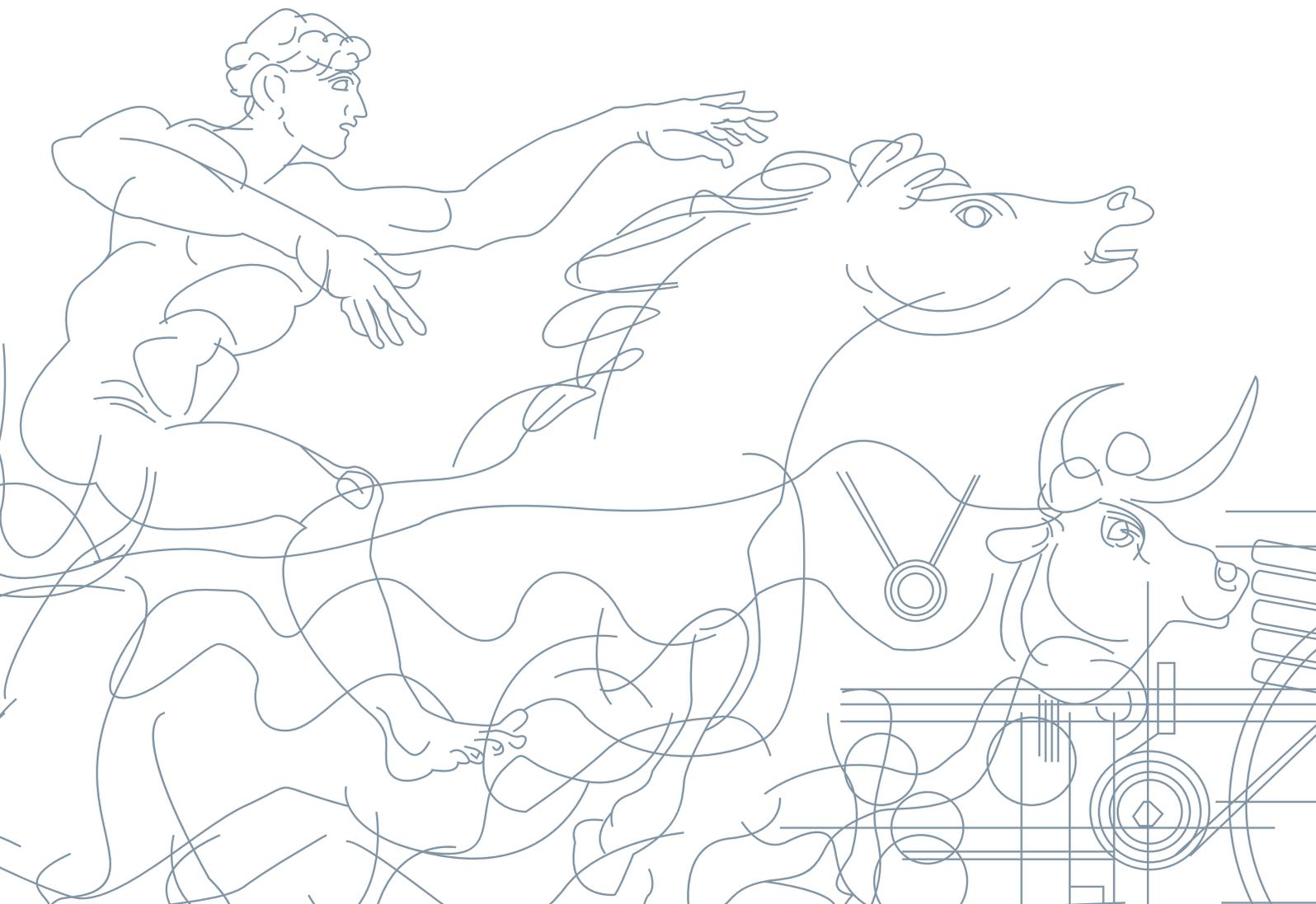




2014

RAPPORT D'ACTIVITÉ





ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS
INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN
EISENBahnVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INTRODUCTION



François Davenne

Le présent rapport d'activité inaugure formellement le reporting et l'évaluation de la mise en œuvre du programme de travail 2014-2015. Le rapport d'activité de 2013 avait déjà établi un lien avec les priorités stratégiques de l'Organisation, adoptées quelques mois plus tôt lors du 121^e Comité administratif de novembre 2013. En 2014, le travail des équipes du Secrétariat de l'OTIF s'est approfondi et nos partenariats se sont fortement développés, ce qui se retrouvera au cœur de ce rapport.

L'année 2014 a vu la tenue de la Commission de révision en juin et le lancement de projets nouveaux concernant la Commission des experts techniques et la Commission d'experts du RID. La valeur ajoutée de nos travaux pour le secteur est de plus en plus reconnue, que ce soit par des contacts renoués avec des États importants comme l'Iran, avec la présence dans nos groupes techniques des industriels européens représentés par l'UNIFE, ou, enfin, au travers de l'intérêt que porte le Conseil de coopération économique du Golfe à la COTIF.

Je voudrais insister sur le développement du partage de la connaissance au sein de l'Organisation, objet d'un effort important de tous et en particulier des experts. Au-delà de la compétence reconnue de l'OTIF qui déploie des outils simples et efficaces pour faciliter les échanges ferroviaires, notre valeur ajoutée dépend aussi de notre capacité à échanger des idées et à développer une approche pluridisciplinaire dans un domaine parfois très cloisonné.

Je voudrais ici saluer l'implication de tous, sans laquelle il n'aurait pas été possible de mettre en œuvre cette priorité en 2014

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 comme concepteur des outils aujourd'hui largement utilisés tels le contrat uniforme d'utilisation, la lettre de voiture, le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), etc.

2014 a aussi été marquée par la consolidation de la nouvelle organisation et la mise en place progressive des outils de gestion, avec notamment des outils modernes d'évaluation du personnel.

Cette stratégie d'affirmation de l'OTIF se décline ainsi en 15 grands objectifs qui vont rythmer ce rapport d'activité, autour de la raison d'être de l'OTIF définie en 2014 :

Un droit ferroviaire unifié pour rapprocher l'Europe, l'Asie et l'Afrique.

Vous noterez d'ailleurs que ces priorités ont évolué à la marge, de manière à prendre en compte les éléments apportés par le séminaire de direction organisé en avril 2014 à Berne

François Davenne
Secrétaire général OTIF

ADN

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

ADR

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route

AIEP/IVA

Association internationale des usagers d'embranchements particuliers

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)

ATMF

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

CEE-ONU

Commission économique des Nations unies pour l'Europe

CER

Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure

CESAP-ONU

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

CCG

Conseil de coopération du Golfe

CIM

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

CIT

Comité international des transports ferroviaires

COTIF

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

CTE

Commission d'experts techniques

CUI

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

CUU

Contrat uniforme d'utilisation des wagons

CUV

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

DFAE

Département fédéral des affaires étrangères (Suisse)

DG MOVE

Direction générale mobilité et transport de la Commission européenne

ECE

Entité en charge de l'entretien

ECOSOC

Conseil économique et social des Nations unies

EF

Entreprise ferroviaire

ERA

Agence ferroviaire européenne (European Railway Agency)

GI

Gestionnaire d'infrastructure

IVT

Union internationale des tarifeurs

MDV

Marquage du détenteur du véhicule

MoU

Memorandum d'accord (Memorandum of Understanding)

MSC

Méthode de sécurité commune

OCE

Organisation de coopération économique

ONCF

Office national des chemins de fer du Maroc

ONU

Organisation des Nations unies

OSJD

Organisation pour la coopération des chemins de fer

OTIF

Organisation intergouvernementale des transports internationaux ferroviaires

PRR (Rail-PRR)

Règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

PTU

Prescriptions techniques uniformes

PTU GEN-A

Prescription Technique Uniforme, dispositions générales, exigences essentielles

PTU GEN-C

Prescription technique uniforme, dispositions générales, dossier technique

PTU WAG

Prescription technique uniforme, wagons de marchandise

PTU LOC&PAS

Prescription technique uniforme Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers

PTU PMR

Prescription technique uniforme pour personnes à mobilité réduite

RAI

Chemins de fer de la République islamique d'Iran

RIC

Accord sur l'échange et l'emploi des voitures en trafic international

RID

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

RISC

Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires de la Commission européenne

RNV

Registre national des véhicules

RTN

Spécifications techniques nationales

RU

Règles uniformes

SMGS

Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (OSJD)

SMPS

Accord concernant le transport international des voyageurs par chemin de fer (OSJD)

STI

Spécification technique d'interopérabilité

STI ATF

Spécification technique d'interopérabilité sur les applications télématiques au service du fret

STI OPE

Spécification technique d'interopérabilité, Exploitation et gestion du trafic du système ferroviaire

UE

Union européenne

UIC

Union internationale des chemins de fer

UIP

Union internationale des wagons privés

UNIDROIT

Institut international pour l'unification du droit privé

UNIFE

Union des industries ferroviaires européennes

WG TECH

Groupe de travail de la Commission d'experts techniques

LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES

LE DÉVELOPPEMENT DE LA LÉGISLATION DE L'OTIF

1. Développer des relations de travail avec la Commission européenne et l'ERA, d'une part, et l'OSJD d'autre part.
2. Intensifier nos échanges avec nos États membres qui ne sont pas membres de l'UE afin de développer une base de connaissances et des actions de formation.
3. Instituer la participation d'experts de nos États membres dans les groupes de travail de nos partenaires privilégiés (ERA et OSJD), fondée sur la définition de positions communes.
4. Apporter une contribution décisive à la définition du droit unifié pour le fret et à la facilitation des transports internationaux.
5. Résoudre les questions de responsabilité juridique soulevées par les récents développements de la législation européenne.
6. Améliorer la compatibilité des prescriptions du RID et de l'approche technique des STI quant aux questions d'interopérabilité.
7. Développer une réglementation technique pour la facilitation en toute sécurité de l'interopérabilité.
8. Développer les prescriptions du RID de manière à soutenir les innovations industrielles.
9. Promouvoir la sécurité, en particulier grâce à l'analyse des accidents.

L'EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DE LA COTIF

10. Étendre l'application de la COTIF 1999 à tous les pays de l'Union européenne et obtenir le retrait de toutes les réserves concernant son application.
11. Étendre l'application de la COTIF en Europe, en Asie et en Afrique.
12. Développer des relations de travail avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique de l'ONU (CESAP - ONU).

DYNAMISATION DU MANAGEMENT DE L'OTIF

13. Procédera à un audit et mettre en œuvre ses recommandations.
14. Stabiliser le budget de l'Organisation.
15. Accroître l'attractivité et la visibilité de l'OTIF.

SOMMAIRE

01	DÉVELOPPEMENT DE L'OTIF	8
	Promotion de la COTIF 1999	8
	Extension du périmètre de l'OTIF	9
	Action de dissémination	10
02	AMÉLIORER LA RÉGULATION DES CONTRATS DE TRANSPORT	11
	25 ^e session de la Commission de révision : les aspects juridiques	11
	Consolidation du rapport explicatif	13
	Développer un droit eurasiatique unifié	14
03	AMÉLIORER L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SECURITÉ	17
	Développements finalisés en 2014	17
	Nouvelles évolutions commencées en 2014	20
04	RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES	22
	Réunion commune RID/ADR/ADN	22
	Commission d'experts du RID	24
	Groupe de travail « Détection de déraillements » de la Commission d'experts du RID	24
	Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID	25
	Coopération avec les commissions de l'ONU, l'UIC et l'ERA	27
05	LES PARTENAIRES PRIVILEGIÉS DE L'OTIF	28
	Le CIT, représentant des intérêts des entreprises ferroviaires	28
	Cadre de la coopération avec la Commission européenne et l'ERA	28
	Harmonisation du RID-OTIF et de l'annexe 2 au SMGS-OSJD	29
	Harmonisation de la réglementation relative aux véhicules	30
	Le Protocole de Luxembourg : un registre international des garanties	31
06	UN NOUVEL ÉLAN POUR LA GESTION DE L'OTIF	32
	La mise en œuvre de l'audit mené en 2013	32
	La stabilisation du budget de l'Organisation	33
	La gestion de la connaissance (knowledge management)	34
	Un nouveau Statut du personnel	35
	La politique de communication en 2014	36
	La mise en place d'un contrôle interne	37

1 DÉVELOPPEMENT DE L'OTIF

Promotion de la COTIF 1999

2014 a vu des progrès importants grâce à l'engagement de nos États membres, qui se sont investis dans les démarches parfois complexes – mais nécessaires – pour la ratification de la COTIF.

C'est le cas de l'Italie, qui a préparé avec une grande efficacité les textes nécessaires à la ratification. Une loi a été adoptée le 20 octobre 2014 et publiée dans le bulletin officiel à la fin de l'année 2014. L'instrument de ratification sera déposé le 5 février 2015 auprès du depositaire.

De plus, le nombre d'États membres qui ont émis des déclarations de non application et ne les ont pas encore retirées continue à diminuer.

En 2014, l'Espagne et la Norvège ont retiré la totalité de leurs déclarations avec effet immédiat respectivement au 16 avril 2014 et au 18 juin 2014. La France a également retiré ses déclarations en ce qui concerne les appendices F et E avec effet au 3 février et au 4 mars 2014 respectivement.

En ce qui concerne l'appendice G, elle a retiré sa déclaration le 11 novembre 2014 avec effet au 1er juillet 2015, date de l'entrée en vigueur de cet appendice dans sa version nouvelle, à la suite de la Commission de révision de juin 2014.

La République tchèque, quant à elle, prépare le retrait de sa déclaration faite conformément à l'article 42, § 1, de la COTIF au sujet des appendices E, F et G. La procédure nationale est en cours. Le projet de loi a déjà passé le stade des consultations de tous les ministères concernés et de la préparation interne pour être traité par le gouvernement. Cependant, il faut encore que la loi soit adoptée par le parlement et signée par le Président. Il en va de même pour la Slovaquie.

Le Royaume-Uni s'emploie également au retrait de ses réserves et s'entretient avec la Commission européenne à cette fin.

Objectif n. 10

Étendre l'application de la COTIF 1999 à tous les pays de l'Union européenne et obtenir le retrait de toutes les réserves concernant son application.



Extension du périmètre de l'OTIF

Durant l'année 2014, l'OTIF et l'Azerbaïdjan ont eu des contacts fréquents. L'Azerbaïdjan a commencé à préparer ses procédures nationales pour adhérer à la COTIF. Le ministère des transports, principale autorité intéressée à l'adhésion, avec l'assistance du service juridique, a déjà résolu plusieurs questions juridiques, notamment en ce qui concerne le périmètre d'adhésion qui devrait concerner les appendices A, B et C.

Lors de la conférence internationale qui a eu lieu à Bakou le 16 octobre 2014, l'OTIF a de nouveau soulevé cette question puisque l'adhésion de l'Azerbaïdjan à la COTIF est un élément très important dans le cadre du projet « Bakou-Tbilissi-Kars ». Ce projet a été lancé en 2007 à la suite d'un accord trilatéral entre les gouvernements turc, géorgien et azerbaïdjanais. Il vise la construction d'une nouvelle ligne qui établira non seulement un lien direct entre l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie, mais sur laquelle les transports des marchandises pourront également se poursuivre vers l'Europe d'une part, et vers les pays de l'Asie centrale, via la mer Caspienne, d'autre part.

Les relations de l'OTIF avec le Conseil de coopération du Golfe (CCG) organisation intergouvernementale qui regroupe six États, à savoir l'Arabie saoudite, Bahreïn, les Émirats arabes unis, le Koweït, Oman et le Qatar, continuent de s'améliorer. En effet, un mémorandum d'accord (MoU), dont le principe avait été approuvé au deuxième semestre 2013 par le Comité d'orientation entre le CCG et l'OTIF, a été signé le 19 mars 2014 par M. Al-Shibli, Secrétaire général adjoint du CCG, et le Secrétaire général de l'OTIF. Le MoU établit une feuille de route pour l'adhésion des États du CCG à la COTIF. Il reste à définir quels appendices de la COTIF les pays du Golfe souhaiteraient appliquer et à accélérer les processus nécessaires en vue d'une adhésion.

Par ailleurs, l'OTIF et le CIT se sont associés pour fournir au CCG un commentaire précis des lignes directrices pour la constitution du futur réseau de ses pays membres. Un séminaire sera organisé en 2015 avec l'UIC et le CIT, qui devrait permettre de présenter les avantages d'une véritable stratégie d'adhésion.

Objectif n. 11

Étendre l'application de la COTIF en Europe, en Asie et en Afrique.



3

Action de dissémination

L'année 2014 a vu une intensification des échanges entre le Secrétariat de l'OTIF et les États non membres de l'UE. L'on peut ainsi noter des contacts renoués avec les pays de l'Organisation de coopération économique (OCE) tels que l'Iran, la Turquie, le Pakistan ou encore l'Afghanistan ; il en est de même avec le Maroc.

Du 5 au 7 mars 2014 à l'occasion du cinquantenaire de l'Office national des chemins de fer du Maroc (ONCF), le Secrétaire général a proposé l'expertise de l'OTIF en matière de technique ferroviaire et d'interopérabilité tout en relevant que la réglementation de la COTIF permettrait le développement de wagons « euro-compatibles » pour le Maroc et plus largement, à terme, pour la zone nord-africaine.

Dans cette même logique de dissémination et de promotion de la COTIF, des membres du Secrétariat

de l'OTIF ont participé et conjointement organisé à Téhéran, les 11 et 12 novembre 2014, une conférence sur l'application de la COTIF, avec l'UIC, l'OCE et les Chemins de fer de la République islamique d'Iran (RAI).

Cette conférence a permis de rappeler le rôle d'harmonisation juridique et technique de la COTIF qui peut servir de pont entre les marchés du Moyen-Orient et de l'Europe. Dans une zone marquée par une forte ambition ferroviaire comme en témoigne le tunnel Marmaray sous le Bosphore, la République islamique d'Iran est un acteur-clé au sein de l'OCE. À l'issue de la conférence, les organisations participantes ont signé une déclaration commune qui doit permettre d'inscrire les actions de l'OTIF dans l'espace et le temps.

Objectif n. 2

Intensifier nos échanges avec nos États membres qui ne sont pas membres de l'UE afin de développer une base de connaissances et des actions de formation.

2 AMÉLIORER LA RÉGULATION DES CONTRATS DE TRANSPORT

25^e session de la Commission de révision : les aspects juridiques

23 États membres de l'OTIF et la Commission européenne, représentant l'Union européenne pour les sujets de sa compétence, ont participé à la 25^e Commission de révision (Berne, 25 et 26 juin 2014) au côté des associations professionnelles comme la CER, le CIT, l'IVT, l'UIC, l'AIEP/IVA et l'UIP. La présente partie détaille les aspects juridiques traités lors de cette session ; la révision des appendices techniques, d'une grande importance pour l'Organisation, est détaillée dans la partie 3.

En termes de méthode de travail, le Secrétaire général a saisi la Commission de révision de la question de la mise en place de groupes de travail juridiques. Il importe en effet de mettre en cohérence les différents appendices à la COTIF avec les développements du droit de l'Union. À cet égard, il peut être opportun de permettre la mise en place des groupes de travail dans le domaine juridique, relevant d'un formalisme moins rigide que les groupes de travail de la Commission de révision. Le Secrétariat pourra désormais instaurer à son initiative des groupes de travail auxquels s'appliqueront les règles qui lui paraissent judicieuses et utiles pour garantir un travail efficace, après l'accord des membres du groupe.



Carlos Del Olmo
Chef de section
juridique

Modifications de la COTIF

Pour répondre à des recommandations des vérificateurs des comptes qui datent de 2012, le Secrétariat a proposé de modifier l'article 27 de la COTIF afin que cet article ne garde que les éléments fondamentaux relatifs à la mission et aux pouvoirs des vérificateurs des comptes, et de laisser au Règlement financier et comptable de l'Organisation le soin de régler en détail les tâches des vérificateurs des comptes. Cette modification a été adoptée.

Notons également la modification de l'article 25. Le Secrétariat a proposé de revenir à un rythme annuel de présentation du budget, des comptes et du rapport de gestion, ce qui correspond déjà à la pratique. L'ensemble des modifications a été approuvé par la Commission de révision et elles seront soumises à la 12^e Assemblée générale qui se réunira en septembre 2015 pour adoption.

CIM

La modification des Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), appendice B à la Convention, visant à introduire un nouvel article 6a pour donner la priorité à la lettre de voiture électronique n'a malheureusement pas pu être menée à bien, car l'Union européenne craignait que cette disposition, avec laquelle elle était d'ailleurs en accord sur le fond, ne soit une cause de conflit avec les dispositions actuelles du Code des douanes de l'Union. Celui-ci devrait être révisé à l'horizon 2017 pour faire une plus large place aux documents électroniques de transport.

La Commission de révision a décidé de reporter l'ensemble des propositions de modifications aux CIM et de mettre en place un groupe de travail de la Commission de révision chargé de préparer des propositions en coopération avec l'UE.

La première session du groupe de travail CIM s'est tenue à Berne le 9 décembre 2014.

Objectif n. 5

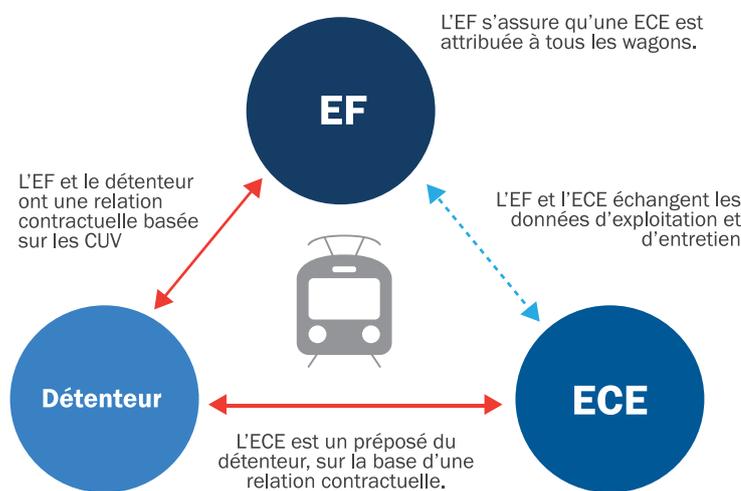
Résoudre les questions de responsabilité juridique ouvertes par les récents développements de la législation européenne.

CUV

La Commission de révision a adopté la modification de l'article 2 des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV). Cette modification inclut dans le texte légal une nouvelle définition du « détenteur » pour la rendre aussi proche que possible de celle de la directive 2008/110/CE, reprise dans les RU ATMF, tout en tenant compte des particularités inhérentes aux RU CUV.

De même, la Commission de révision a adopté une modification de l'article 9 des CUV tendant à définir l'entité chargée de l'entretien (ECE) comme une personne au service de laquelle le détenteur recourt pour l'exécution du contrat. Cette modification importante sera soumise à la 12e Assemblée générale pour adoption définitive.

Comme l'illustre le schéma ci-dessous, la particularité de l'utilisation des wagons pour le transport de marchandises est que le détenteur (qui peut être une entreprise de transport ferroviaire ou une filiale de celle-ci) confie à une entreprise de transport ferroviaire (EF) l'exploitation de ses wagons. Les responsabilités en terme de maintenance du détenteur doivent donc être particulièrement claires dans le droit OTIF, puisque c'est à lui qu'incombe la relation directe avec l'ECE, soit qu'il décide lui-même d'être ECE, soit qu'il opte pour une solution de sous-traitance.



Des relations détenteurs-ECE systématisées

l'article 9, qui disposera :

- à l'alinéa 1, que le détenteur assume ses obligations quant à l'entretien du wagon au titre du contrat d'utilisation en trafic international en recourant à une ECE, qui est son préposé sur le modèle du § 2 de l'article 9, qui traite du gestionnaire d'infrastructure ;
- à l'alinéa 2, que le contrat d'utilisation organise bien les échanges d'informations requis par l'article 15, § 3, des RU ATMF et par l'article 5 de l'annexe A des RU ATMF. Il est en effet vital que les RU CUV puissent permettre d'identifier avec clarté le rôle et les obligations réciproques des acteurs soit dans le cadre de contrats bilatéraux, soit dans le cadre de contrats multilatéraux comme le CUU (Contrat uniforme d'utilisation des wagons) pour les wagons.

CUI

En outre, la Commission de révision a soutenu la mise en place d'un groupe de travail du Secrétaire général, afin de proposer les adaptations à apporter aux RU CUI en liaison notamment avec l'Union européenne et le Comité international des transports ferroviaires (CIT). En effet, le champ d'application des CUI reste peu clair et fait l'objet d'interprétations différentes, ce qui nuit à son application et à la sécurité des acteurs, notamment des gestionnaires d'infrastructure.

Une première réunion du groupe de travail CUI s'est tenue à Berne le 10 décembre 2014. Lors de cette réunion une feuille de route a été établie pour adapter le champ d'application des CUI afin qu'il corresponde mieux à la réalité.



4

Consolidation du rapport explicatif

Toujours lors de la 25e session de la Commission de révision, les États membres de l'OTIF ont appuyé l'intention du Secrétaire général d'améliorer la lisibilité et la cohérence du rapport explicatif en réalisant, à droit constant, une version consolidée dudit rapport et plus spécifiquement :

- de le mettre à jour et de le contrôler d'un point de vue rédactionnel ainsi que d'adapter le texte existant à la COTIF et ses appendices ;
- de préparer un rapport explicatif en incluant les documents explicatifs déjà approuvés par la Commission de révision afin de livrer un texte consolidé ;
- de présenter ce rapport explicatif révisé en procédure écrite à la Commission de révision, afin que ce document puisse être discuté à la 12e Assemblée générale.

Le service juridique s'est aussi activement engagé dans cette importante tâche pour tenir compte des évolutions du contexte juridique depuis 1999 jusqu'à nos jours. Le troisième trimestre de l'année 2014 a été consacré à ce travail.

Développer un droit eurasiatique unifié

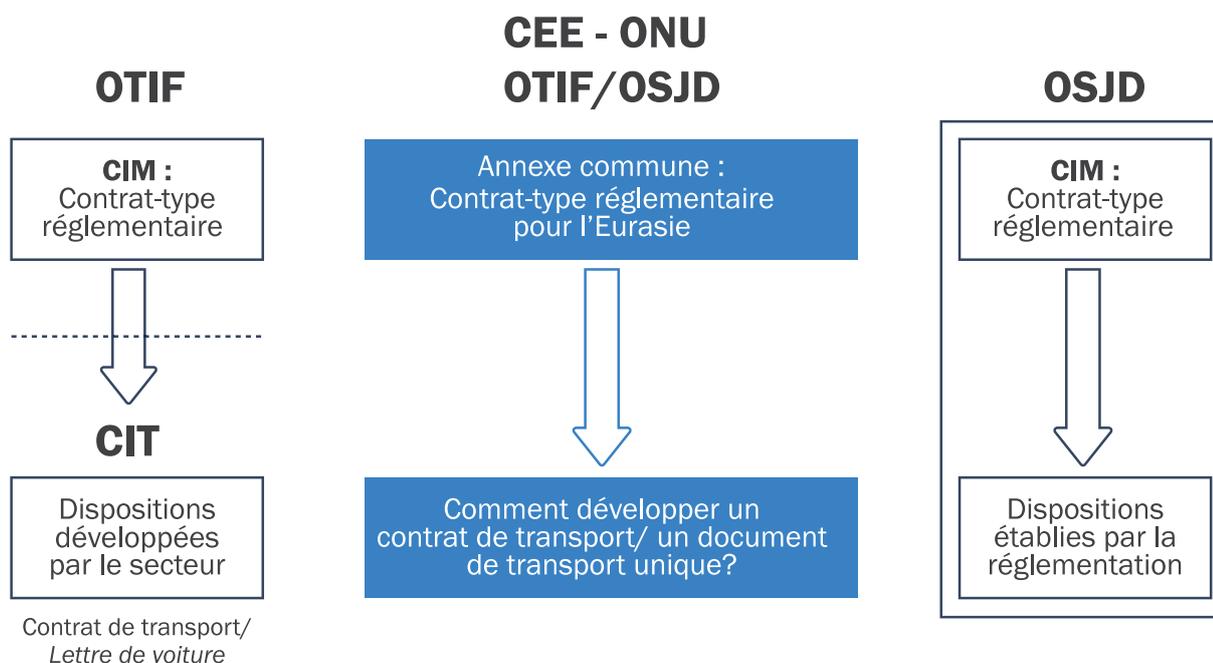
Objectif n. 4

Contrat de transport de marchandises

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 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, Le Secrétariat de 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, le Secrétariat de l'OTIF a préconisé et défendu 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 selon la volonté des parties au contrat de transport, et ceci dès lors que les transports de marchandises traverseraient la sphère d'application des RU CIM et du SMGS.

Apporter une contribution décisive à la définition du droit unifié pour le fret et à la facilitation des transports internationaux.



Le groupe d'experts a siégé à quatre reprises en 2014. Afin de faciliter les travaux du groupe d'experts, le Secrétariat de l'OTIF lui a transmis dès janvier 2014 sa proposition pour un droit eurasiatique uniforme, à la fois par écrit et oralement en session, sur les dispositions juridiques pertinentes de ce nouvel instrument juridique ainsi que sur la définition d'un système de gestion approprié pour le nouveau régime juridique ferroviaire.

Le groupe d'experts n'a pas pu finir sa tâche en 2014 et le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU a décidé de prolonger son groupe d'experts d'une année. Les travaux sur le nouvel instrument juridique se poursuivront donc en 2015 et le Secrétariat de l'OTIF continuera à y apporter son expertise en concertation avec la Commission européenne, le CIT et l'UIC.



5

Le transport de voyageurs : coordination avec l'UE et l'OSJD

Le service juridique de l'OTIF joue un rôle d'expertise pour les questions concernant les transports entre la sphère CIV et la sphère SMPS, régie par l'OSJD.

Les États membres de l'UE appliquant également le règlement (CE) no 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR), le Secrétariat de l'OTIF a contribué 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. Ces travaux ont abouti en 2014 à la parution d'un guide sur les régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR-SMPS. L'OTIF a veillé à ce que le guide soit disponible dans ses trois langues de travail, à savoir l'allemand, l'anglais et le français. En plus de la version imprimée, le guide est également paru sur le site internet du CIT. Cette version électronique est particulièrement intéressante en raison de sa très utile carte interactive des liaisons sur le trafic Est-Ouest. Cette carte peut également être consultée via le site internet de l'OTIF. Le guide est destiné à toute personne intéressée par les trains de voyageurs Est-Ouest et Ouest-Est, qu'elle soit voyageur ou transporteur.

Par ailleurs, les RU CIV ont été reprises par l'Union européenne

dans une annexe au règlement PRR. Deux entretiens ont eu lieu pendant l'année 2014 entre l'OTIF et la Commission européenne (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 que, sur le fond, aucune modification des dispositions des RU CIV n'était envisagée à ce stade, la réglementation étant satisfaisante pour les acteurs. Une révision des RU CIV coordonnée avec le développement du PRR pourrait avoir lieu en 2015 ou plus tard, de façon à permettre une révision séparée des deux réglementations. Dans le PRR, il y a des dispositions de double nature : d'une part des dispositions d'ordre public et d'autre part des dispositions du droit privé (civil) en ce qui concerne le contrat de transport des voyageurs. Les dispositions du PRR concernant l'aspect contractuel vont plus loin que les RU CIV. C'est pourquoi le Secrétaire général a lancé, dès 2013, une discussion avec la DG MOVE sur une répartition des rôles entre les deux ordres juridiques dans les deux réglementations. Une articulation claire pourrait certainement faciliter l'application et le développement des deux réglementations.

Objectif n. 1

Développer des relations de travail avec la Commission européenne et l'ERA, d'une part, et l'OSJD d'autre part.



6

Facilitation ferroviaire : les premières orientations de l'étude

Durant les trois derniers trimestres de l'année 2014, le Secrétariat de l'OTIF s'est engagé, avec l'aide d'une jeune experte, Mme Dariia Galushko, dans la réalisation d'une étude relative à la facilitation ferroviaire sur la base d'une analyse de deux corridors ferroviaires de fret entre l'Europe et l'Asie : le premier à travers la Russie et la Chine, et le deuxième à travers des États membres de l'OTIF comme la Turquie, l'Iran et le Pakistan.

Cette étude a pour objet d'identifier les obstacles au trafic ferroviaire dans ces deux corridors et de proposer des solutions pour permettre aux États membres de l'OTIF d'adopter des mesures pour éliminer les entraves dans leurs trafics internationaux. Elle répond à la question de savoir si la Commission de la facilitation ferroviaire de l'OTIF devrait être réactivée ou s'il est seulement nécessaire d'intensifier les travaux sur les appendices existants.

Les conclusions et recommandations ainsi que le résultat de cette vaste étude seront présentés à la fin du premier trimestre 2015 et publiés ultérieurement.

Objectif n. 2

Intensifier nos échanges avec nos États membres qui ne sont pas membres de l'UE afin de développer une base de connaissances et des actions de formation.

3 AMÉLIORER L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SÉCURITÉ

Pour le service technique, plusieurs événements majeurs ont marqué l'année 2014. Le plus important fut la révision intégrale des ATMF, préparée par un sous-groupe ad hoc et adoptée par la Commission de révision en sa 25e session. Les ATMF révisées vont permettre à la Commission des Experts Techniques (CTE) de développer les règlements techniques supplémentaires nécessaires à l'interopérabilité du trafic international ferroviaire, en particulier en matière de sécurité et d'exploitation. Une autre étape majeure a été l'adoption d'un ensemble de prescriptions techniques uniformes (PTU) nouvelles relatives aux locomotives et au matériel roulant destinés au transport de voyageurs. Ces nouvelles prescriptions, en plus de celles déjà en vigueur pour les wagons de marchandises, complètent les spécifications pour (presque) tous les types de matériel roulant.



Bas Leermakers
Chef de section
technique

Le service technique a poursuivi son étroite coopération avec l'Agence ferroviaire européenne et la Commission européenne. Les registres communs pour les détenteurs de véhicule (MDV) et les entités chargées de l'entretien (ECE) sont un résultat concret de cette coopération. Ces registres, conformément à la décision de la Commission d'experts techniques, sont désormais hébergés sur le site internet de l'ERA, le site de l'OTIF offrant quant à lui des liens vers ces registres. Le service technique suit également de près les avancées dans les groupes de travail de l'ERA, en particulier lorsque celles-ci peuvent se répercuter sur des règles de l'UE ayant un équivalent dans la COTIF.

En matière de personnel, il faut noter que le service technique a accueilli en son sein Mme Margarethe Koschmider, venue d'Allemagne. Elle a succédé à M. Peter Sorger qui a pris sa retraite après une belle et longue carrière dans les chemins de fer. L'équipe est toujours constituée de trois membres, accompagnée en 2014 de M. Jan Hampl, jeune expert, qui a étudié la STI ATF et ses possibles implications pour l'OTIF. Un résumé de ses conclusions est inclus dans le présent rapport.

Développements finalisés en 2014

Commission de révision : Révision des ATMF

La 25e Commission de révision a adopté une révision substantielle des ATMF, sur la base des résultats de deux groupes de travail spécifiques : le sous-groupe sur la sécurité constitué en 2012 et le sous-groupe sur les ATMF créé en 2013.

Les ATMF révisées entreront en vigueur au 1er juillet 2015. Elles incluent un nouvel article 15a, lequel énonce les responsabilités d'exploitation fondamentales des différents acteurs impliqués dans l'utilisation des véhicules et l'exploitation des trains en trafic

international. Les amendements à l'article 15 établissent quant à eux clairement qu'il incombe au détenteur de désigner une ECE pour chaque véhicule.

Avec le nouvel article 15a, la COTIF traite désormais plus avant les questions d'exploitation, posant des jalons pour un échange sûr et efficace des véhicules en trafic international. En revanche, cela suppose l'affirmation d'une politique de contrôle relative à la mise en œuvre des ATMF dans les États membres de l'OTIF.

Objectif n. 7

Développer une réglementation technique pour la facilitation en toute sécurité de l'interopérabilité.

Prescriptions techniques uniformes (PTU) nouvelles ou amendées

L'adoption de ces nouvelles PTU est le résultat de l'étroite collaboration entre les États membres de l'OTIF, l'Agence ferroviaire européenne, la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF. Les experts techniques sont parvenus à coordonner leurs travaux sur la base des avancées de la réglementation relative aux véhicules au sein de l'UE. Les PTU LOC&PAS et PMR sont entrées en vigueur à la même date que les STI équivalentes de l'UE, à savoir au 1er janvier 2015.

La **PTU LOC&PAS** a été préparée conformément à la décision prise par la CTE 6 en juin 2013, qui avait mandaté le WG TECH d'en élaborer un projet. Elle correspond à la STI LOC&PAS la plus récente de l'UE. La PTU est équivalente à la STI, avec les compléments suivants :

- l'appendice K, qui inclut des dispositions pour la composition des trains et l'utilisation correcte des véhicules correspondant aux dispositions de la STI Exploitation ;
- des cas spécifiques pour la Suisse et la Norvège et des conditions environnementales spécifiques pour la Suisse.

La PTU LOC&PAS : un événement majeur

Pour la première fois, une PTU regroupe des exigences pour le matériel roulant destiné au transport de voyageurs et des exigences pour les locomotives. La PTU s'applique au nouveau matériel roulant, le matériel roulant existant n'étant concerné qu'en cas de renouvellement ou de réaménagement.

Des prescriptions sont désormais disponibles à l'échelon international pour permettre aux États membres de faire circuler non seulement leurs wagons et voitures, mais aussi leurs nouvelles locomotives. Il est à noter que pour admettre une locomotive ou une rame automotrice au trafic international, il faut encore contrôler sa conformité aux systèmes de contrôle-commande et de signalisation nationaux dans les États où le véhicule sera exploité.

La **PTU PMR** définit les exigences concernant l'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite. Avec son entrée en vigueur, les exigences concernant l'accessibilité au nouveau matériel roulant pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite sont désormais définies de manière harmonisée. La PTU PMR fixe par exemple des exigences pour les toilettes accessibles en fauteuil roulant, les commandes de porte faciles à utiliser, les sièges prioritaires, etc.

La PTU est équivalente à la STI PMR européenne entrée en vigueur au 1er janvier 2015 avec les adaptations nécessaires et en particulier, l'application volontaire des paramètres relatifs à l'infrastructure de la PTU PMR, comme ceux pour les quais et les gares, pour les États de l'OTIF non membres de l'UE.

Elle définit les exigences obligatoires pour le marquage de tous les types de véhicules et s'applique non seulement au nouveau matériel roulant mais aussi au matériel roulant existant. Ses exigences sont équivalentes à celles précédemment rendues applicables par les fiches UIC, de sorte qu'aucune modification du marquage du matériel roulant existant n'est normalement nécessaire.

La **Spécification du RNV** (Registre National des Véhicules) a également été mise à jour avec quelques ajustements rédactionnels comme suite à la nouvelle PTU Marquage.

La Spécification du RNV énonce toujours les exigences obligatoires pour les États membres de l'OTIF quant à la mise en place harmonisée de leurs registres nationaux respectifs des véhicules et quant à leur connexion au moteur de recherche centralisé, afin que tous les États connectés puissent rechercher dans tous les registres de véhicules. Le RNV relie chaque véhicule enregistré à son propriétaire, son détenteur, son entité chargée de l'entretien, etc.

La **PTU GEN-A** sur les exigences essentielles a été amendée en 2014. Les amendements coïncident avec les amendements à l'annexe III de la directive 2008/57/CE de l'UE, introduits par la directive 2013/9/UE. Les principales modifications sont :

- l'introduction d'une nouvelle exigence essentielle sur l'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite,
- une modification liée à l'exigence essentielle sur le bruit dans la partie 1.4.4.

La **PTU GEN-C** sur les exigences applicables au dossier technique a été amendée en 2014. Les amendements adoptés coïncident avec les amendements à la partie 4 de l'annexe VI de la directive 2008/57/CE de l'UE, introduits par la directive 2011/18/UE, qui portent principalement sur des améliorations rédactionnelles et la mise à jour de références juridiques.

La **PTU WAG** a été mise à jour comme suite à la nouvelle PTU Marquage. L'appendice PP qui comportait les dispositions pour le marquage des wagons a été supprimé et les références à cet appendice changées. La référence de l'appendice G, dans la dernière liste des semelles de frein composites approuvées, a elle aussi été mise à jour. Enfin, l'appendice I a subi une modification mineure afin de refléter correctement la STI OPE de l'UE.

Guides pour les PTU

Après validation par le WG TECH, le Secrétariat a publié sur son site internet les guides d'application de la nouvelle PTU LOC&PAS et de la PTU Bruit existante. Les PTU et STI étant pleinement équivalentes, les guides de l'OTIF se basent sur les guides de l'ERA pour l'application des STI. Avec l'accord de l'ERA, l'OTIF a copié le contenu des documents de l'ERA et ajouté ses propres recommandations dans des rectangles bleus, ce qui signifie que le reste du texte correspond exactement au texte de l'ERA. Les rectangles bleus indiquent les caractéristiques de l'application des PTU par rapport à l'application des STI au sein de l'UE. Tous les guides et documents explicatifs sont disponibles sur le site internet de l'OTIF (sous « Technique » > « Guides et documents explicatifs »).

Le guide sur la nouvelle PTU PMR a également été préparé mais n'a pas pu être finalisé en 2014. La publication des guides d'application est importante en vue de garantir le respect de la réglementation.

Consultation sur les documents de l'ERA

Avant de le soumettre à la Commission européenne pour adoption formelle, l'Agence ferroviaire européenne a demandé l'avis des États membres de l'OTIF non membres de l'UE sur un projet de recommandation pour l'amendement du règlement d'exécution (UE) no 402/2013 de la Commission concernant la méthode de sécurité commune (MSC) relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.

Cette consultation était particulièrement importante puisque le règlement MSC révisé devrait servir de base à la révision de la PTU GEN G de l'OTIF (document A 94-01G/1.2012 v.03) en vigueur depuis le 1er janvier 2014 et équivalente au règlement (UE) no 402/2013 de la Commission. Une équivalence pleine et entière doit être maintenue entre la PTU et le règlement MSC de l'UE et toute amélioration du libellé du projet de règlement de l'UE pourrait donc également s'avérer utile pour la PTU révisée.

Registres communs de l'OTIF et de l'ERA

L'article 13, § 5, de l'appendice G à la Convention prévoit la coopération internationale pour la tenue des registres. À sa 6e session, la CTE a chargé le Secrétariat de l'OTIF de développer des registres communs OTIF ERA pour les entités chargées de l'entretien (ECE) et les codes de marquage du détenteur du véhicule (MDV), qui seraient hébergés sur le site de l'ERA.

Pour le secteur, avoir une base de données complète et commune permet d'avoir un aperçu général de tous les organismes de certification et certificats. Aujourd'hui, il suffit de consulter une seule base de données, hébergée par l'ERA.

Objectif n. 2

Intensifier nos échanges avec nos États membres qui ne sont pas membres de l'UE afin de développer une base de connaissances et des actions de formation.

Objectif n. 9

Promouvoir la sécurité, en particulier grâce à l'analyse des accidents



Une base de donnée unique pour les détenteurs de véhicules

La base de données unique des codes MDV, attribués aux détenteurs de véhicules, est d'autant plus utile qu'y sont enregistrés non seulement les détenteurs issus des Etats de l'OTIF, mais aussi les détenteurs membres de l'OSJD non membres de l'OTIF ainsi que ceux issus de certains Etats importants de la région eurasiatique. Les organismes de certification des Etats de l'OTIF non membres de l'UE peuvent insérer et amender les données dont ils sont responsables dans le registre des ECE, à l'image des organismes de certification de l'Union européenne.

Conformément aux termes de l'arrangement administratif entre l'OTIF, la DG MOVE et l'ERA, les registres communs, hébergés sur le site internet de l'ERA, sont opérationnels depuis le 1er avril 2014. Des lettres circulaires ont été envoyées aux Etats membres de l'OTIF pour les informer en détail de ces évolutions et de leurs implications pratiques.

Il est à noter qu'avant la base de données unique le Secrétariat de l'OTIF permettait à de nombreux détenteurs issus d'Etats membres et non membres de l'OTIF d'être enregistrés dans le registre MDV. L'OTIF continue cette action et depuis que la base de données unique est opérationnelle (01/04/2015), le Secrétariat a permis l'enregistrement de 52 codes de marquage de détenteur de véhicule.

Nouvelles évolutions commencées en 2014

Objectif n. 2

Étude de la STI ATF

Le Bulletin des transports internationaux ferroviaires no 1/2014 s'est intéressé à la STI ATF (spécification technique d'interopérabilité concernant les applications télématiques au service du fret), conçue dans le but de faciliter les échanges d'informations sur le fret transfrontalier. La STI ATF établit les principes fonctionnels et techniques régissant l'échange d'informations, ces prescriptions devant être mises en œuvre d'ici 2021. Elle devrait assurer l'interopérabilité des systèmes télématiques des GI, EF et autres parties impliquées dans l'ensemble de l'UE.

Le trafic international ferroviaire de marchandises franchissant également les frontières extérieures de l'UE, le bulletin 1/2014

a annoncé que l'OTIF réfléchirait à la manière dont les Etats parties de l'OTIF non membres de l'UE pourraient rejoindre l'espace harmonisé d'échange de données pour le fret ferroviaire international basé sur la STI ATF. L'étude intitulée « Analyse : Comment l'OTIF doit-elle s'y prendre avec la STI ATF ? » a été menée en ce sens. Son objectif est d'aider le WG TECH et la Commission d'experts techniques à décider des suites à donner quant à la STI ATF, par exemple si elle doit oui ou non être transposée dans le droit de l'OTIF.

L'étude complète sera disponible sur le site de l'OTIF, sur la même page que les documents de travail pour la CTE 8.

Intensifier nos échanges avec nos Etats membres qui ne sont pas membres de l'UE afin de développer une base de connaissances et des actions de formation.

Évolutions pour les voitures interchangeables

Contexte et processus

La PTU LOC&PAS, entrée en vigueur au 1er janvier 2015, prime désormais sur les dispositions techniques du RIC, qui permettait traditionnellement l'échange des voitures. Cette PTU comportant quelques points ouverts et cas spécifiques, elle ne livre pas toutes les spécifications requises pour que les voitures soient effectivement interchangeables. Il importe d'en analyser les répercussions.

Le premier atelier commun ERA-OTIF organisé le 6 février 2014 à Bonn portait donc logiquement sur l'interchangeabilité des voitures. Conformément aux conclusions de l'atelier, la CER a été invitée à fournir des informations sur les voitures de voyageurs nécessaires pour une décision.

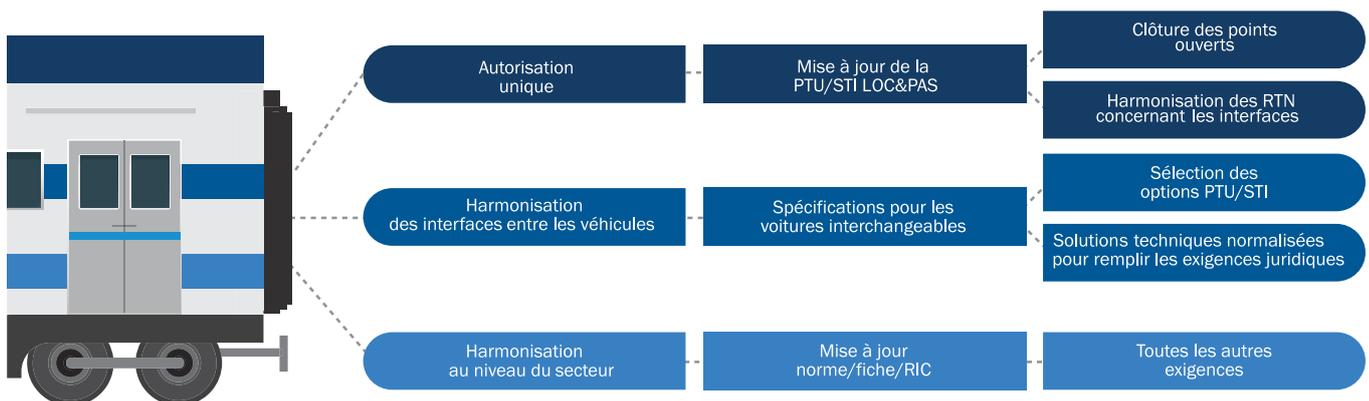
Le 10 septembre 2014, le groupe de travail permanent du WG TECH a discuté de cette question et analysé les informations données par la CER. Il a admis la nécessité d'exigences techniques pour les voitures interchangeables. Ainsi, il a été convenu que la CER, en coordination avec l'UNIFE, devrait continuer à développer les spécifications qui, à leur avis, doivent être incorporées dans les règlements.

Le Secrétariat de l'OTIF a été invité au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) du 6 novembre 2014 pour présenter les évolutions sur ce sujet aux États membres de l'UE. C'était la première fois que le Secrétariat de l'OTIF faisait une présentation technique sur des évolutions techniques provenant de la CTE. L'accueil reçu a été très positif.

Mise au point de spécifications

Afin que les voitures de voyageurs puissent recevoir une autorisation unique et être échangeable en trafic international, des avancées sont nécessaires sur trois points :

1. **une autorisation unique** : le véhicule ne doit pas être soumis à des cas spécifiques qui ont une incidence sur la compatibilité avec le réseau ;
2. **une harmonisation des interfaces intervéhicules** : il ne devrait y avoir aucun point ouvert dans la PTU/STI lié à la compatibilité avec l'infrastructure ;
3. **des accords entre les entreprises** ferroviaires et/ou les fabricants pour utiliser par exemple des concepts harmonisés pour l'exploitation et les communications. Ce point est de la responsabilité exclusive du secteur



Concernant l'autorisation unique, le groupe de travail LOC&PAS de l'ERA, avec le concours de l'OTIF, analyse la clôture des points ouverts et la compatibilité avec le réseau. Les conclusions de ce travail sont attendues en 2015 et leur possible mise en œuvre juridique en 2016/2017.

L'harmonisation des interfaces a été discutée le 10 septembre 2014 par le WG TECH. Le groupe de travail a analysé les éléments du CER suite à l'atelier commun ERA OTIF de Bonn. Il a été convenu que la CER devrait continuer à développer, en coordination avec l'UNIFE, les spécifications qui, à leur avis, doivent être incorporées dans les textes. Les conclusions sont attendues pour 2015, après quoi le WG TECH préconisera, en coordination avec l'UE, comment intégrer ces spécifications.

Objectif n. 7

Développer une réglementation technique pour la facilitation en toute sécurité de l'interopérabilité.

4 RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES

La notification des modifications entrant en vigueur au 1er janvier 2015 et la publication de l'édition 2015 du RID dans les trois langues de travail a occupé le devant de la scène au cours de cet exercice.

Réunion commune RID/ADR/ADN

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 2014, la Réunion commune s'est réunie pour deux sessions d'une semaine. À la session de printemps étaient en cours d'élaboration les dernières corrections des modifications entrant en vigueur au 1er janvier 2015. Les premières propositions de modifications, prévues pour entrer en vigueur en 2017, ont été traitées à la session d'automne.



Jochen Conrad
Chef de section
RID

Parmi les nombreuses modifications prévues pour 2017, les thèmes ci-après se démarquent. Ils ne donnent pas un aperçu exhaustif des activités du service RID, mais résument les évolutions technologiques importantes qui ont les plus grandes répercussions sur les prescriptions. Cela montre clairement à quel point les prescriptions sont directement liées aux évolutions technologiques incessantes du secteur

Temps de retenue des gaz liquéfiés réfrigérés en wagons-citernes et conteneurs-citernes

Depuis de nombreuses années, la Commission d'experts du RID débat du bien-fondé d'une disposition du RID, selon laquelle l'expéditeur de gaz liquéfiés réfrigérés en wagons-citernes, citernes mobiles et conteneurs-citernes doit indiquer sur le document de transport une date avant laquelle les soupapes de sécurité ne peuvent s'ouvrir. Par ailleurs, une disposition spéciale précise que l'expéditeur et le transporteur doivent se mettre d'accord sur les modalités d'acheminement avant la remise au transport.

Cependant, en pratique, de multiples raisons peuvent conduire à l'ouverture des soupapes avant la date indiquée. Ainsi, il est possible que l'isolation ou les soupapes de sécurité soient défectueuses, que les gaz aient été chargés à trop haute température, que la date d'ouverture ait été mal calculée ou repose parfois, en particulier en cas de réexpédition de conteneurs-citernes ou de citernes mobiles, sur de simples estimations.

La Réunion commune a convenue de reprendre pour les wagons-citernes et conteneurs-citernes les principes du temps de retenue de référence et du temps de retenue réel applicables aux citernes mobiles multimodales. Cela signifie que pour les citernes transportant des gaz liquéfiés réfrigérés, le temps de retenue dit de référence doit être déterminé à partir de différents facteurs comme l'efficacité du système d'isolation, la pression la plus basse des dispositifs limiteurs de pression, les conditions de remplissage initiales et les propriétés physiques du gaz liquéfié réfrigéré à transporter. Le temps de retenue de référence du gaz concerné doit être indiqué sur la plaque de la citerne.

Objectif n. 8

Développer les prescriptions du RID de manière à soutenir les innovations industrielles.



Neige carbonique

La neige carbonique est du dioxyde de carbone solide (CO₂), utilisé entre autres comme agent de refroidissement. Même d'infimes quantités de neige carbonique peuvent remplir de gaz toute une pièce. À des concentrations supérieures à 5 % dans l'air ambiant, elle a également un effet asphyxiant même lorsque l'oxygène est présent en quantité suffisante.

En raison de ce risque non négligeable, la Réunion commune a de nouveau traité la question de la neige carbonique. Il fut fait référence à un accident mortel survenu au cours d'un transport de neige carbonique dans un véhicule privé. Plusieurs délégations avaient alors souligné l'importance de la séparation entre la cabine du conducteur et le compartiment de chargement en transport routier. Le marquage en transports routier et ferroviaire n'a été jugé nécessaire qu'au cas où le compartiment de chargement ne devrait ou ne pourrait pas être convenablement ventilé.

La Réunion commune est convenue de prescriptions différentes pour les wagons/véhicules bien ventilés et pour les moyens de transport dont le type de construction rend une bonne ventilation impossible, comme par exemple les compartiments de chargement isothermes, réfrigérés ou frigorifiques pour lesquels la circulation de l'air doit être empêchée afin de contrôler la température.

Questions en suspens

La plupart des propositions présentées à la session d'automne n'ont pu être entièrement traitées et seront de nouveau à l'ordre du jour pour la prochaine Réunion commune. Les points suivants sont notamment concernés :

- le remplacement du terme « carburant » dans les exemptions afin d'inclure également d'autres combustibles liquides servant au fonctionnement d'équipements autres que des moteurs à combustion interne, comme par exemple des dispositifs de chauffage ;
- la possibilité d'utilisation de procédés électroniques pour l'examen des conseillers à la sécurité ;
- le transport d'animaux vivants génétiquement modifiés ;
- le transport d'équipements électriques et électroniques au rebut contenant des marchandises dangereuses, telles que des piles au lithium ;
- le contrôle par sondages représentatifs de bouteilles pour gaz liquéfiés protégées par une enveloppe surmoulée de matériau plastique cellulaire en lieu et place d'un contrôle individuel et l'extension éventuelle de ce contrôle alternatif à d'autres types de bouteille ;
- la conservation du dossier de citerne au format électronique.

Commission d'experts du RID

La Commission d'experts du RID est l'un des organes les plus importants de l'OTIF dans la mesure où les règlements relatifs au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sont soumis à des modifications permanentes qui conduisent tous les deux ans à une réédition complète des 1 500 pages du RID. Étant donné que les prescriptions du RID doivent être appliquées également en trafic national des États membres de l'UE, 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.

Les débats techniques ont lieu au sein du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, qui se réunit une fois par an. En principe, la Commission d'experts du RID ne siège plus qu'une fois tous les deux ans et adopte toutes les décisions préparées par le groupe de travail permanent.

À sa session de mai 2014, la Commission d'experts du RID a adopté toutes les décisions du groupe de travail pour une entrée en vigueur au 1er janvier 2015. Toutefois, la prise de décision quant à l'introduction obligatoire des détecteurs de déraillement pour les wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses a de nouveau été reportée à la prochaine période biennale. Les États membres de l'Union européenne avaient convenu dans une décision du Conseil de l'Union européenne que la question de la détection des déraillements devait « faire l'objet d'une évaluation plus poussée, à la lumière du progrès technique et scientifique » et qu'il fallait continuer à rechercher « une solution durable à la détection des déraillements et à l'atténuation de leurs effets, en réfléchissant notamment à la future mise en œuvre de cette solution ». La Commission d'experts du RID a décidé de créer un groupe de travail chargé de discuter de toutes les questions liées à l'introduction de détecteurs de déraillement, en tenant compte des résultats d'un projet de recherche européen pour la réduction du nombre de déraillements et de leurs répercussions (D-Rail).

Groupe de travail « Détection de déraillements » de la Commission d'experts du RID

La première réunion de ce groupe de travail nouvellement créé, à laquelle des participants de la Commission d'experts techniques de l'OTIF étaient également invités, a eu lieu à Rome. Le groupe de travail a d'abord rappelé les conclusions des discussions menées dans le cadre de la Commission d'experts du RID et de ses groupes de travail, de l'étude réalisée par le cabinet de conseil Det Norske Veritas pour le compte de l'ERA et des enquêtes sur les accidents dans les différents États membres.

L'étude de Det Norske Veritas arrive à la conclusion qu'il existe des mesures présentant un meilleur rapport coûts-avantages que les détecteurs de déraillement mécaniques, avec lesquelles le risque de déraillement pourrait être réduit. Il a également été fait mention dans les débats du projet D-Rail, dont l'objectif est de réduire à long terme et durablement les répercussions des déraillements. Une étude scientifique de l'Université technique de Berlin a de plus constaté qu'en cas de freinage déclenché quelque part dans le train par un détecteur de déraillement, les efforts longitudinaux dans le convoi sont certes plus élevés qu'en cas de freinage d'urgence actionné par le conducteur, mais restent toutefois sous le seuil critique de 300 kN. L'étude conclut que le risque de déraillement lié au déclenchement intempestif d'un détecteur de déraillement à un quelconque endroit du convoi n'est pas plus grand que lorsque c'est le conducteur qui procède au freinage à action rapide. Le groupe de travail a ensuite traité des questions sur les détecteurs de déraillement mécaniques et les possibles alternatives entrevues. Cette liste sera complétée à la prochaine réunion du groupe de travail. L'objectif du groupe de travail est de fournir à la session de la Commission d'experts du RID de mai 2016 une base de décision pour l'introduction éventuelle d'une prescription sur l'équipement des wagons-citernes destinés au transport de matières très dangereuses.

Objectif n. 9

Promouvoir la sécurité, en particulier grâce à l'analyse des accidents

Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

En 2014, le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID s'est réuni pour une session de deux jours en mai et une session d'une semaine en novembre à Madrid.

Session du mois de Mai 2014

La session de mai avait pour objet principal l'adoption des dernières modifications devant entrer en vigueur au 1er janvier 2015, en particulier sur les points suivants:

Mesures transitoires concernant les anciens wagons-citernes destinés au transport de gaz

Le RID comporte de très anciennes mesures transitoires permettant de continuer à utiliser indéfiniment les wagons-citernes pour gaz sous pression construits avant le 1er octobre 1978 et dont l'épaisseur de paroi et les équipements ne satisfont plus aux prescriptions. Ces wagons-citernes construits avant l'adoption de prescriptions de construction internationales, selon les exigences nationales les plus diverses, ont aujourd'hui 36 ans dans le meilleur des cas, mais peuvent aussi avoir plus de 50 ans.

Le groupe de travail permanent s'est exprimé à la majorité en faveur d'une approche graduelle avec laquelle les 5 000 wagons-citernes pour gaz sous pression encore en service et répondant aux dispositions transitoires actuelles seraient progressivement mis hors service en fonction de leur âge. Ainsi, les plus anciens wagons-citernes, de plus de 50 ans, peuvent encore être utilisés jusqu'au 31 décembre 2017 et les plus récents (construits entre 1976 et 1978) jusqu'au 31 décembre 2029.

Objectif n. 8

Développer les prescriptions du RID de manière à soutenir les innovations industrielles.



Transport de charbon en vrac

Par le passé, des incidents sont survenus lors du transport de houille par bateaux de navigation intérieure et wagons de marchandises, où il y a eu inflammation spontanée de la houille. Les enquêtes menées par la suite ont montré que la houille transportée remplissait les critères de classification des matières sujettes à l'inflammation spontanée de la classe 4.2. Transporter le charbon comme marchandise dangereuse signifierait cependant qu'au lieu des wagons découverts utilisés à l'heure actuelle, il faudrait recourir à des wagons bâchés ou à toit ouvrant.

Afin d'éviter d'avoir à effectuer de coûteux contrôles avant tout transport de charbon pour vérifier si le transport doit être effectué selon la réglementation pour les RID, le groupe de travail permanent a décidé de l'introduction d'une disposition spéciale exemptant la houille, le coke et l'antracite des prescriptions du RID lorsque la température de la matière chargée mesurée pendant ou immédiatement après le chargement est inférieure ou égale à 60 °C, sauf en cas d'extraction récente. Le cas échéant, la mesure de la température doit permettre de détecter des feux couvants.

Entité chargée de l'entretien (ECE)

Les obligations attribuées dans le RID aux différents intervenants établissent que l'exploitant d'un wagon-citerne doit veiller à ce que l'entretien des citernes et de leurs équipements soit effectué d'une manière qui garantisse que le wagon-citerne soumis aux sollicitations normales d'exploitation réponde aux prescriptions du RID, jusqu'à la prochaine épreuve. Dans la législation ferroviaire européenne et dans les États membres de l'OTIF appliquant les ATMF, cette obligation incombe à l'entité chargée de l'entretien (ECE) qui garantit que les wagons sont aptes à circuler en toute sécurité.

Afin de résoudre provisoirement cette contradiction, un renvoi à l'entité chargée de l'entretien a été inséré dans le RID dans les obligations de l'exploitant de wagon-citerne. Il est prévu d'introduire l'entité chargée de l'entretien comme nouvel intervenant en transport de marchandises dangereuses dans l'édition 2017 du RID.

Session du mois de Novembre 2014

À la session de novembre du groupe de travail permanent furent notamment prises les décisions suivantes :

Conteneurs pour vrac souple

Les conteneurs pour vrac souples sont des conteneurs souples d'une contenance maximale de 15 m³ utilisables dans le monde entier. Les prescriptions de construction et d'utilisation de ces conteneurs déjà employés en Russie ont été développées par le Sous-comité d'experts de l'ONU et devaient initialement déjà être introduites dans l'édition 2015 du RID. L'association à l'origine de la proposition n'ayant cependant pas apporté à temps la preuve que les conteneurs pour vrac souples déjà en exploitation peuvent remplir les prescriptions imposées pour les épreuves, l'introduction des nouvelles prescriptions a été provisoirement repoussée. Ces preuves ont maintenant été produites et plus rien ne fait donc obstacle à une introduction dans l'édition 2017.

Tampons anti-crash pour des matières moins dangereuses

Pour les matières très dangereuses transportées à l'état liquide, le RID prévoit d'équiper les wagons-citernes avec des tampons anti-crash devant absorber l'énergie en cas de choc ou d'accident et ainsi réduire l'ampleur des dégâts.

Une proposition visant à étendre cette exigence à des matières moins dangereuses n'a pas remporté la majorité au sein de groupe de travail permanent après qu'une analyse coûts-avantages eut constaté que presque 87 000 wagons-citernes existants devaient être équipés pour un coût de 7 500 € par wagon, soit un total à 650 millions d'euros. En considérant les économies effectuées grâce aux accidents évités, le délai d'amortissement serait de 25 ans.

Il a toutefois été souligné que cette mesure pourrait être réexaminée ou d'autres mesures anti-chevauchement envisagées, s'il devait y avoir des données plus exhaustives sur les causes et conséquences des accidents. Il n'est pas non plus exclu d'augmenter l'absorption d'énergie via d'autres mesures.



Coopération avec les commissions de l'ONU, l'UIC 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 (ECO-SOC). Les décisions prises lors de ces sessions sont incorporées dans la 19e 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, de façon partielle, 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 est d'assurer le parallélisme des règlements RID et ADR et de garantir ainsi en transport multimodal des transitions sans heurts entre les différents modes de transport.

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 était également représenté à la réunion de direction entre la Commission européenne, l'Agence ferroviaire européenne et l'OTIF dans le but de faciliter la coordination pour les sujets concernant les marchandises dangereuses, en particulier pour les applications télématiques et les interactions citernes/véhicules.

5 LES PARTENAIRES PRIVILEGIÉS DE L'OTIF

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.

Cadre de la coopération avec la Commission européenne et l'ERA

Après la signature de l'arrangement administratif entre le Secrétariat de l'OTIF, la DG MOVE de la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne en 2013, la coopération pour les tâches courantes s'est avérée efficace et a grandement contribué au succès de la CTE en juin 2014. Une réunion bisannuelle entre le management de la DG MOVE, de l'ERA et de l'OTIF a permis une programmation des partenariats et la définition de projets communs, notamment dans le domaine technique. Cette réunion est aussi un lieu de discussion sur les évolutions du cadre juridique prévues à la fois par l'ERA et la Commission. Cet outil est particulièrement important pour les États non membres de l'UE. Il permet d'anticiper les sujets :

- qui pourraient éventuellement remettre en cause l'harmonisation existante ;
- qui, à terme, pourraient remettre en cause l'extension du périmètre de la réglementation technique de l'OTIF vers une véritable interopérabilité adaptée au trafic international.

Objectif n. 1

Développer des relations de travail avec la Commission européenne et l'ERA, d'une part, et l'OSJD d'autre part.

L'OTIF est invitée dans les groupes de travail de l'ERA traitant de questions également couvertes par la COTIF et peut ainsi influencer précocement la rédaction de la réglementation afin de garantir la cohérence avec la COTIF et les intérêts des États de l'OTIF non membres de l'UE. En 2014, l'OTIF a notamment participé aux réunions suivantes de l'ERA :

- groupe de travail sur la rationalisation de registres relatifs aux véhicules préparant une recommandation à la Commission européenne pour la rationalisation des registres – ce travail revêt de l'importance pour l'OTIF puisqu'il a une incidence sur les dispositions équivalentes pour les registres nationaux des véhicules et le registre des marquages de détenteur de véhicule ;
- groupe de travail sur l'autorisation unique préparant une recommandation à la Commission européenne sur les règles permettant à tout véhicule ferroviaire remplissant des conditions spécifiques d'être utilisé à l'international après autorisation par un État – il importe pour l'OTIF de suivre cette question puisqu'il s'agit d'un prérequis pour les voitures interchangeables de voyageurs, comme l'explique le présent rapport ;
- groupe de discussion sur le fret, impliquant des acteurs du fret ferroviaire et traitant des exigences portant spécifiquement sur le transport ferroviaire de marchandises – l'OTIF suit ces discussions car elles pourraient être à l'origine d'évolutions de la réglementation pour le fret ferroviaire, par exemple de la réglementation sur les ECE.

Harmonisation du RID-OTIF et de l'annexe 2 au SMGS-OSJD

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 2014.

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 plus grand succès remporté en 2014 dans les travaux d'harmonisation fut la décision définitive de reprendre dans l'annexe 2 au SMGS les prescriptions du chapitre 6.8 du RID relatives à la construction et aux épreuves des conteneurs-citernes. Les deux seules prescriptions divergentes par rapport au RID portent sur la capacité d'absorption de l'inertie longitudinale et l'intervalle des températures de calcul et reposent en partie sur des conditions climatiques particulières dans les États membres de l'OSJD.

Alors que la plupart des modifications introduites dans le cadre de l'harmonisation l'ont été dans l'annexe 2 au SMGS, le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID a adopté pour l'édition 2015 du RID une disposition prescrivant l'utilisation complémentaire du russe ou du chinois pour le marquage des colis, suremballages, wagons-citernes et conteneurs-citernes ainsi que pour les données prescrites pour le document de transport et ses annexes. Cette nouvelle disposition facilite grandement les transports Ouest-Est pour les États parties au RID situés à la frontière des deux régimes juridiques. Malheureusement, une disposition analogue pour les transports Est-Ouest n'a pu être introduite cette année dans l'annexe 2 au SMGS. La prochaine période biennale verra se poursuivre les efforts pour éliminer cette asymétrie avec l'introduction d'une disposition équivalente dans l'annexe 2 au SMGS.

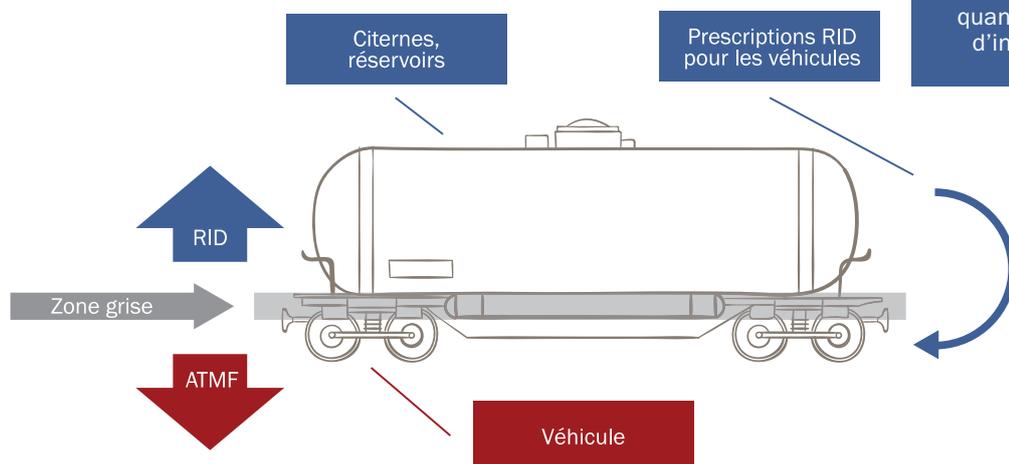


Harmonisation de la réglementation relative aux véhicules

Objectif n. 6

La Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF ont préparé un document commun visant à garantir la cohérence entre les prescriptions pour les véhicules du RID et les prescriptions pour les wagons de marchandises des ATMF.

Améliorer la compatibilité des prescriptions du RID et de l'approche technique des STI quant aux questions d'interopérabilité.



L'objectif est d'assurer une coordination entre la Commission d'experts du RID et la Commission d'experts techniques (CTE) afin de contrôler la concordance des prescriptions générales relatives aux marchandises dangereuses et celles spécifiques aux véhicules. En effet, dans le cadre du RID, certaines dispositions concernant des mesures spécifiques aux véhicules sont adoptées, lesquelles se superposent aux prescriptions techniques générales des ATMF.

Le document commun a été présenté à la Commission d'experts du RID et à la Commission d'experts techniques (CTE), du côté de l'OTIF, et au comité RISC et au comité pour le transport de marchandises dangereuses, du côté de la Commission européenne. Les travaux qui résulteront de cette démarche seront entrepris par un groupe de travail commun de la Commission européenne et de l'OTIF composé d'experts techniques, d'une part, et d'experts des marchandises dangereuses, d'autre part.





Le Protocole de Luxembourg : un registre international des garanties

Des avancées significatives, présentées chronologiquement ci-après, ont été réalisées en 2014.

Le 12 novembre 2014, le Secrétaire général d'Unidroit, au nom de la Commission préparatoire (PrepCom), et Regulis SA, filiale de la société SITA déjà responsable de la gestion du Registre aéronautique de la Convention du Cap, ont signé le contrat pour l'établissement et le fonctionnement du Registre international, après approbation le 31 octobre 2014 par la Commission préparatoire en sa sixième session qui s'est tenue par voie électronique.

Par lettre du 8 décembre 2014 et grâce aux échanges nombreux et fructueux entre la Commission préparatoire, le département fédéral des affaires étrangères (DFAE) de la Confédération suisse et le Secrétariat de l'OTIF, le DFAE a accepté de considérer que les privilèges et immunités dont peuvent se prévaloir les membres des instances et groupes de travail de l'OTIF pourront s'appliquer aux membres de l'Autorité de surveillance et à la Commission préparatoire de façon à ce que le Secrétariat de l'OTIF puisse exercer son rôle de secrétariat de l'Autorité de surveillance, conformément à l'article XII du Protocole de Luxembourg.

Le 11 décembre 2014 s'est tenue à Rome, au siège d'Unidroit, la septième session de la Commission préparatoire qui a notamment examiné et approuvé le projet de règlement du Registre international. Cette séance a été suivie d'une réunion du groupe de travail chargé de définir et mettre en œuvre une stratégie pour la ratification du Protocole visant à accélérer son entrée en vigueur et, de facto, permettre la mise en service du registre.

Le 18 décembre 2014, l'Union européenne a déposé auprès d'Unidroit son instrument d'approbation du Protocole de Luxembourg.

6 UN NOUVEL ÉLAN POUR LA GESTION DE L'OTIF

La mise en œuvre de l'audit mené en 2013

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 a permis :

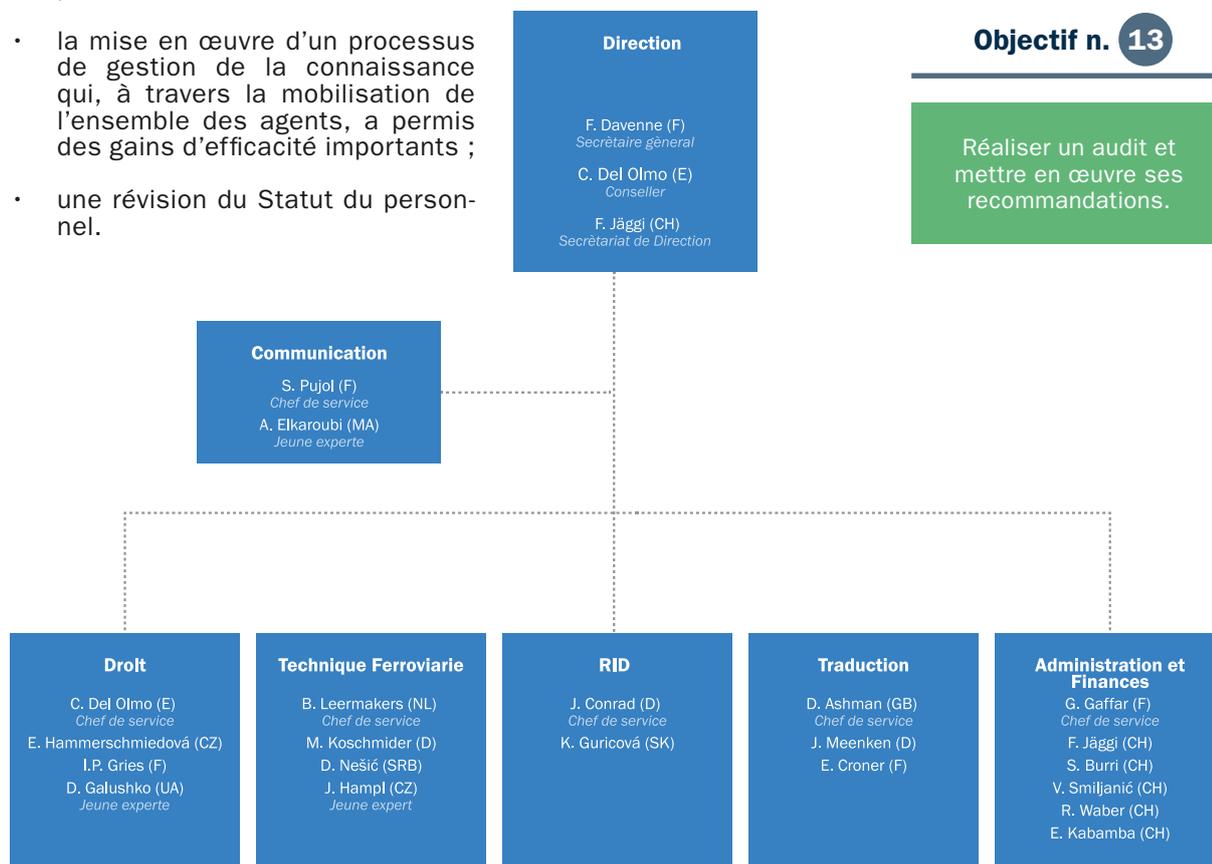
- la mise en œuvre d'une organisation cible resserrée et simplifiée, qui permet de mettre davantage en valeur les activités opérationnelles de l'OTIF et de réduire le poids relatif des dépenses support ;
- la mise en œuvre d'un processus de gestion de la connaissance qui, à travers la mobilisation de l'ensemble des agents, a permis des gains d'efficacité importants ;
- une révision du Statut du personnel.



Ghosébash Gaffar
Chef de section
administration finance

Objectif n. 13

Réaliser un audit et
mettre en œuvre ses
recommandations.



La stabilisation du budget de l'Organisation

Objectif n. 14

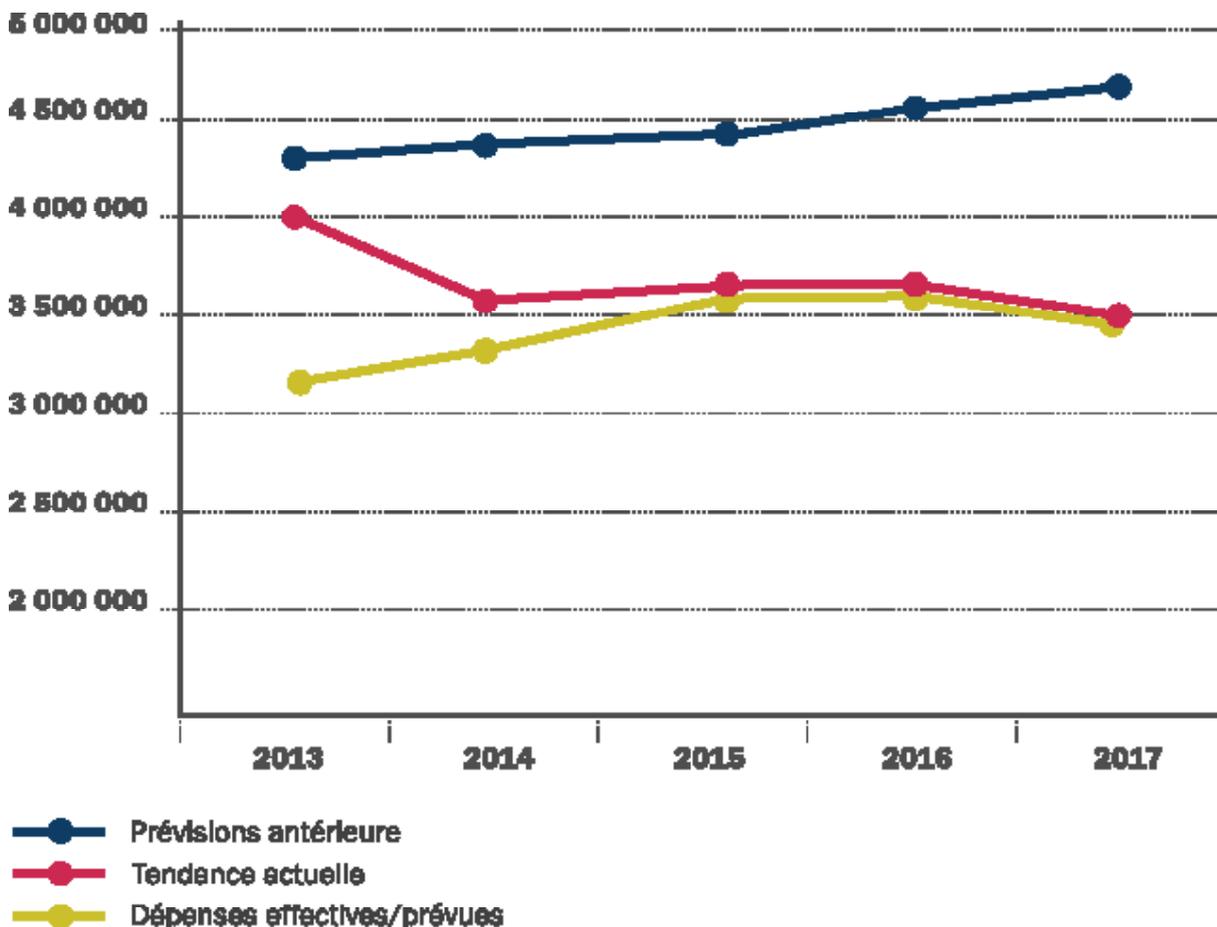
Stabiliser le budget de l'Organisation.

Un des engagements fort du Secrétariat consistait en une stabilisation du budget de l'Organisation avec un double but :

- réduire dans l'absolu le budget de l'Organisation de 25 % à l'horizon 2017 par rapport aux tendances précédentes ;
- assurer une meilleure prévisibilité des budgets, en évitant des évolutions brusques et en faisant en sorte que le budget exécuté soit le plus proche possible des dépenses prévisionnelles.

Comme le montre le graphique ci-dessous ces objectifs sont en passe d'être atteints, grâce notamment à l'engagement des chefs de département qui ont amélioré leurs prévisions et attachent, grâce au processus de gestion de la connaissance, davantage d'importance à la bonne exécution du budget. Ainsi, le budget à l'horizon 2017 devrait se stabiliser à hauteur de 3 500 000 CHF, en baisse de 20 % par rapport au plafond de dépense voté lors de la 11e Assemblée générale.

Par ailleurs, après une surestimation initiale en 2013, le taux de consommation se rapproche de 100 % pour le budget structurel de l'Organisation (97 % en 2014).



La gestion de la connaissance (knowledge management)

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/ATMF et du RID sont en évolution permanente.

Pour toutes ces raisons, l'Organisation a mis en place sa propre gestion de la connaissance 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.

Cette action s'est appuyée sur une démarche largement participative. Dans ce but, un séminaire de deux jours a été organisé les 31 mars et 1er avril 2014 de façon à ce que les actions puissent être approuvées par le management dans un premier temps, puis par l'ensemble des agents. Par la suite, plusieurs journées de travail consacrées à l'avancement de ce projet ont été libérées pour l'ensemble des agents sur une base autant que possible mensuelle.

Afin d'éviter que cette démarche ne soit perçue comme imposée de l'extérieur, ce qui entraverait la possibilité de s'appuyer sur l'expérience des agents, l'accent a été mis sur la participation de tous et sur une volonté d'améliorer le vivre-ensemble. Il s'agit d'un processus ambitieux qui a débouché sur des processus clarifiés, reposant sur une même appréciation des missions et des buts de l'Organisation. La démarche a reposé sur 27 ateliers répartis les 7 thématiques suivantes, la plupart des ateliers étant aujourd'hui terminés :

- A. **La planification des tâches**
- B. **Le développement d'une culture de management**, cet axe a donné lieu à la description de chaque poste, dans un souci de transparence et d'efficacité, ces descriptions sont désormais publiques.
- C. **La gestion des documents** a permis une réorganisation totale du disque partagé, qui permet désormais de partager efficacement l'information au sein de l'Organisation.
- D. **La gestion des processus** a vu la finalisation de la procédure de gestion des horaires de travail ainsi qu'une refonte de la procédure de gestion des missions et de la communication interne.
- E. **La gestion des moyens.**
- F. **La construction d'un esprit d'équipe.**
- G. **L'amélioration de la performance** a donné lieu à une enquête à destination des parties prenantes de l'OTIF est en cours de réalisation.

Il convient de souligner le succès de la démarche, qui a permis à l'ensemble du personnel de se retrouver sur des ateliers concrets et d'élaborer, collectivement, des solutions pragmatiques pour améliorer le fonctionnement quotidien de l'OTIF. La conclusion de la démarche sera la réalisation d'un guide du personnel (« Staff Handbook ») qui permettra de mettre en œuvre une culture commune de partage de l'information mi-2015.

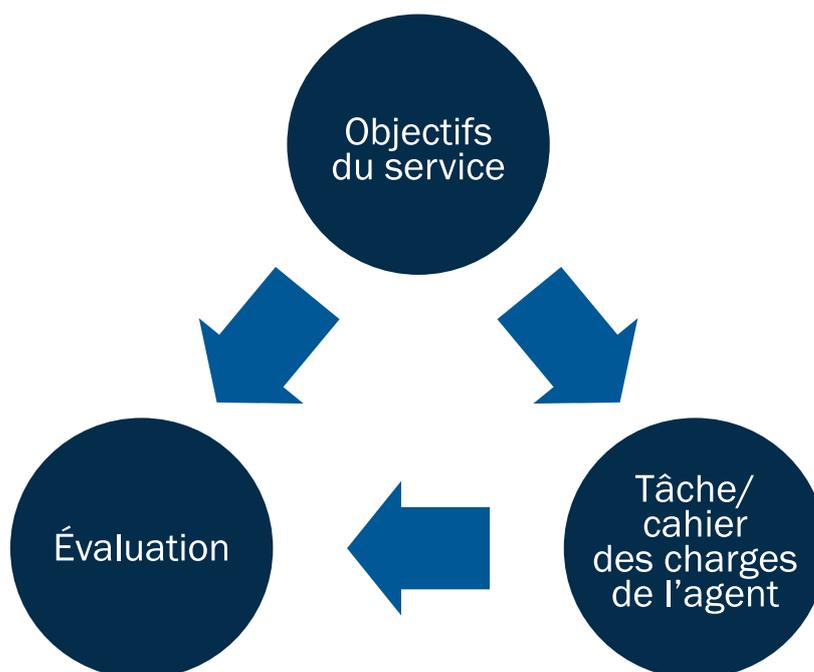
Un nouveau Statut du personnel

Un nouveau Statut du personnel a été mis en place depuis juillet 2014, pour une gestion plus efficace des ressources humaines. Les principales évolutions, approuvées par le Comité administratif en sa 121^e session qui s'est tenue à Belgrade les 14 et 15 mai 2015, sont :

- l'instauration d'une différence statutaire entre le personnel en charge des missions opérationnelles et celui chargé des missions supports avec des contrats de droit local pour ce dernier, permettant une gestion plus flexible et à moindre coût ;
- la mise en place d'une évaluation placée au centre des modalités de gestion du personnel ;
- la clarification des conditions de passage d'un contrat à durée déterminée à un contrat à durée indéterminée pour permettre d'inscrire la gestion des compétences dans une optique de renouvellement, sans pour autant supprimer la possibilité de mettre en œuvre des contrats à durée indéterminée ;
- la gestion du temps de travail a été clarifiée et rendue plus rigoureuse, ainsi que les conditions de fin de contrat.

Le Statut du personnel révisé est désormais appliqué. Le principal changement est la mise en œuvre de la procédure annuelle d'évaluation qui a concerné l'ensemble des agents. Celle-ci a eu lieu de façon décalée puisque le nouveau Statut n'a été applicable qu'à partir du 7 juillet 2014. Les entretiens d'évaluation ont été à la fois un moment d'échange approfondi sur la nature des postes, puisqu'ils ont permis une rédaction partagée des fiches de poste, et un dialogue sur les objectifs et le plan de formation.

Les fiches d'évaluation permettront d'échanger dans le cadre du Comité de direction sur l'atteinte des objectifs et les perspectives d'évolution des agents. Les fiches incluent en effet des demandes de formation qui seront mises en œuvre en 2015. En effet, une des remarques les plus fréquentes enregistrée lors des entretiens a porté sur l'absence de plan de formation, voire de formation ces dernières années. Par ailleurs, les fiches de poste vont permettre d'affiner le processus de modélisation des activités



Le processus d'évaluation



La politique de communication en 2014

Objectif n. 15

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. M. Ayoub Elkaroubi en particulier, 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.

Accroître l'attractivité
et la notoriété de
l'OTIF.

Dans l'attente du recrutement d'une responsable de la communication qui n'a pu intervenir que début 2015, M. Elkaroubi a permis au Secrétariat d'entreprendre 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 rédaction de communiqués de presse et d'articles d'actualité réguliers.

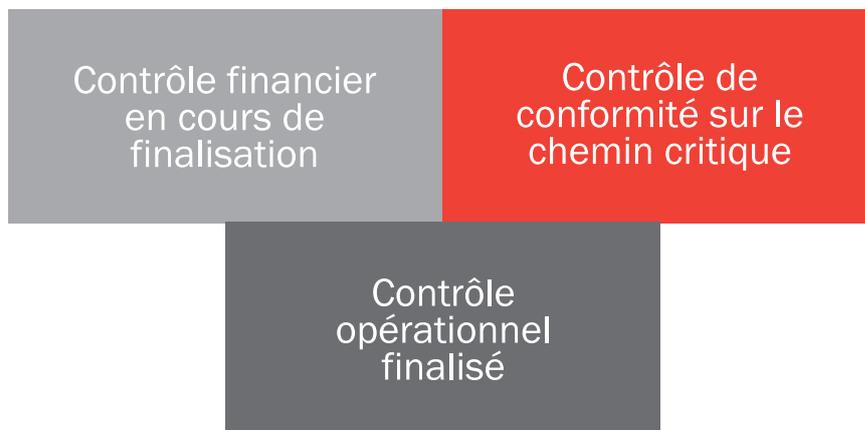
À ce titre, les délais de publication des numéros du Bulletin des transports internationaux ferroviaires 2014 ont pu être respectés. De plus, la qualité des articles contenus dans les différents numéros, ainsi que leur nombre, ont gagné en importance. Une plus grande implication des cadres de l'OTIF dans la rédaction des articles et une meilleure coordination des contributions ont permis ces progrès.

En 2014, l'OTIF a publié 12 documents sur le site internet (communiqués de presse et bulletins)

La mise en place d'un contrôle interne

En 2013, le 119e Comité administratif avait donné une feuille de route précise pour mettre en place un contrôle interne à travers 12 axes de vigilance. Il convient de croiser cette approche avec celle de l'audit, qui, au-delà des questions de procédures et de contrôle, met l'accent sur le manque de réflexes managériaux et d'implication des équipes, dans un contexte où il existe un fort décalage entre les attentes envers l'Organisation et le niveau de professionnalisation. L'audit a également identifié un manque de stratégie partagée et de communication entre les différents départements, qui a eu de fortes répercussions.

Dans ce contexte difficile, la priorité a été donnée dès le 120e Comité administratif du 27 novembre 2013 à la redéfinition des axes stratégiques et à la mise en place d'une culture de gestion par objectifs, laquelle a fait l'objet de la démarche de gestion de la connaissance décrite ci-dessus, aujourd'hui achevée. La réussite de la mise en place des recommandations de l'audit, qui semble aujourd'hui acquise, était ainsi à la fois un élément et un préalable de la finalisation du contrôle interne. L'état du contrôle interne de l'OTIF peut être résumé par le schéma suivant :

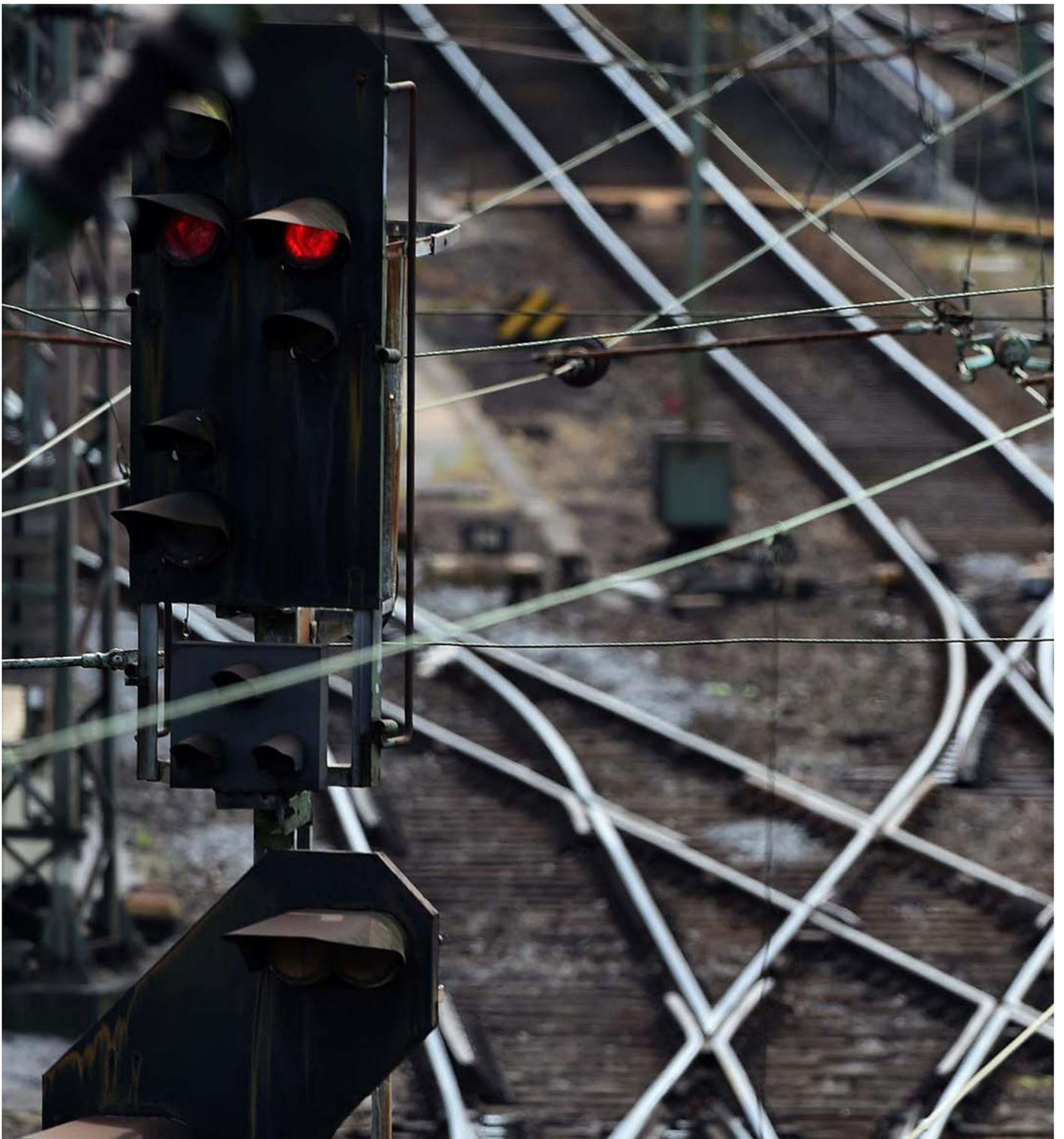


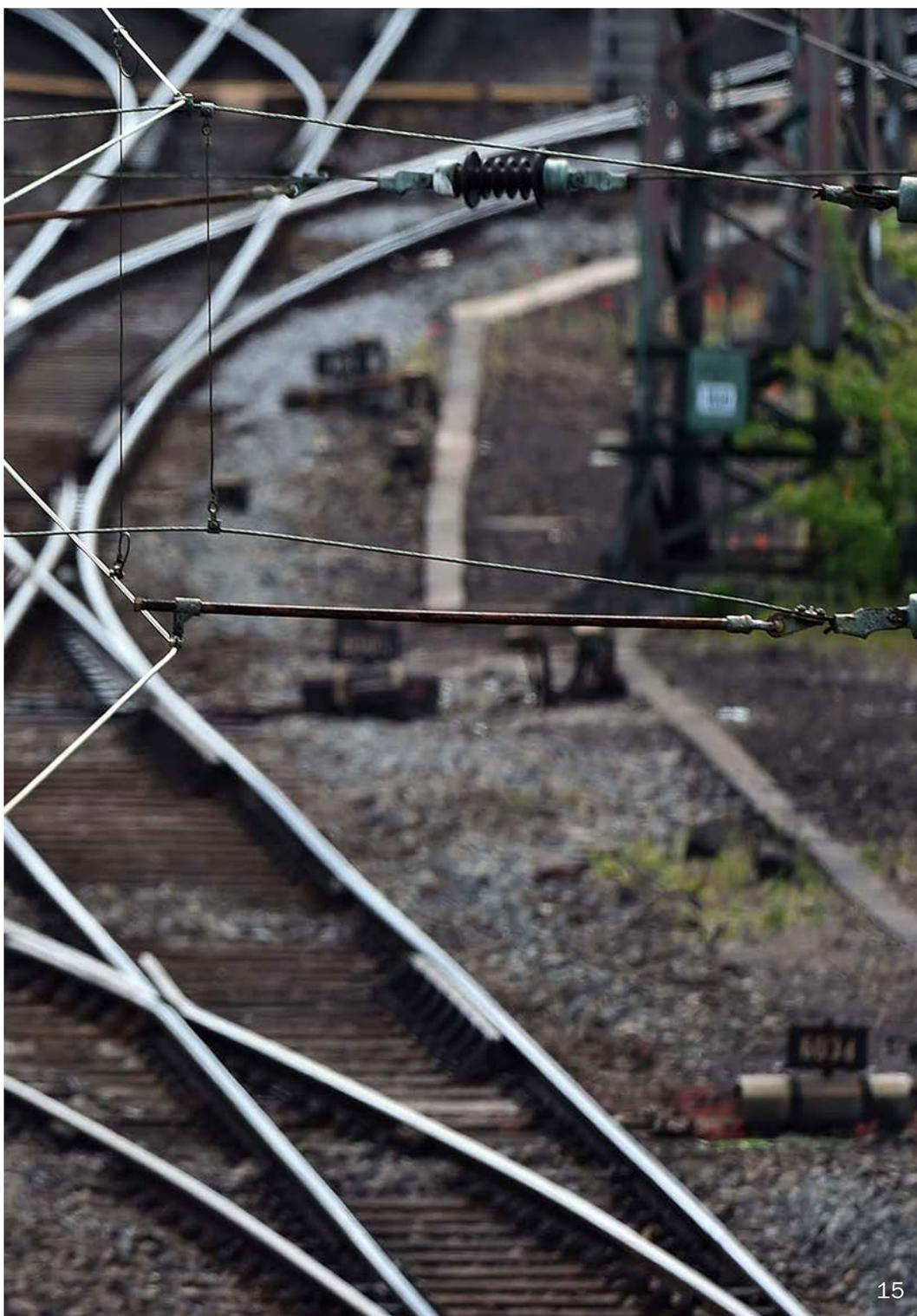
État d'avancement du contrôle interne

Il s'agit désormais, avec pour horizon la fin du troisième trimestre 2015, de mettre en place, grâce à l'audit comptable qui sera engagé début 2015, les procédures qui permettront :

- de formaliser finement les processus comptables : double contrôle des engagements et des paiements, contrôle de la régularité des pièces, etc. ;
- de mettre en place un reporting par objectif, qui est la base du contrôle de gestion ;
- de mettre en place une identification, un suivi et un reporting des risques ;
- de finaliser la refonte du système d'information et des outils informatiques correspondants.

À l'issue du processus, chaque collaborateur concerné aura la connaissance et l'information nécessaires pour établir, faire fonctionner et surveiller le dispositif de contrôle interne, au regard des objectifs qui lui ont été assignés.





Photographie

- 1** [venturocity.com](#)
14/07/2015
- 2** [2tradersclub.com](#)
14/07/2015
- 3** [tiffanyhawk.com](#)
14/07/2015
- 4** [nesta.org.uk](#)
14/07/2015
- 5** [3.bp.blogspot.com](#)
14/07/2015
- 6** [upload.wikimedia.org](#)
14/07/2015
- 7** [7-themes.com](#)
14/07/2015
- 8** [post-gazette.com](#)
14/07/2015
- 9** [cbsminnesota.files.wordpress.com](#)
14/07/2015
- 10** [static2.businessinsider.com](#)
14/07/2015
- 11** [static.pexels.com](#)
14/07/2015
- 12** [free-picture.net](#)
14/07/2015
- 13** [upload.wikimedia.org](#)
14/07/2015
- 14** [instantsfromtheworld.com](#)
14/07/2015
- 15** [images.fineartamerica.com](#)
14/07/2015



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