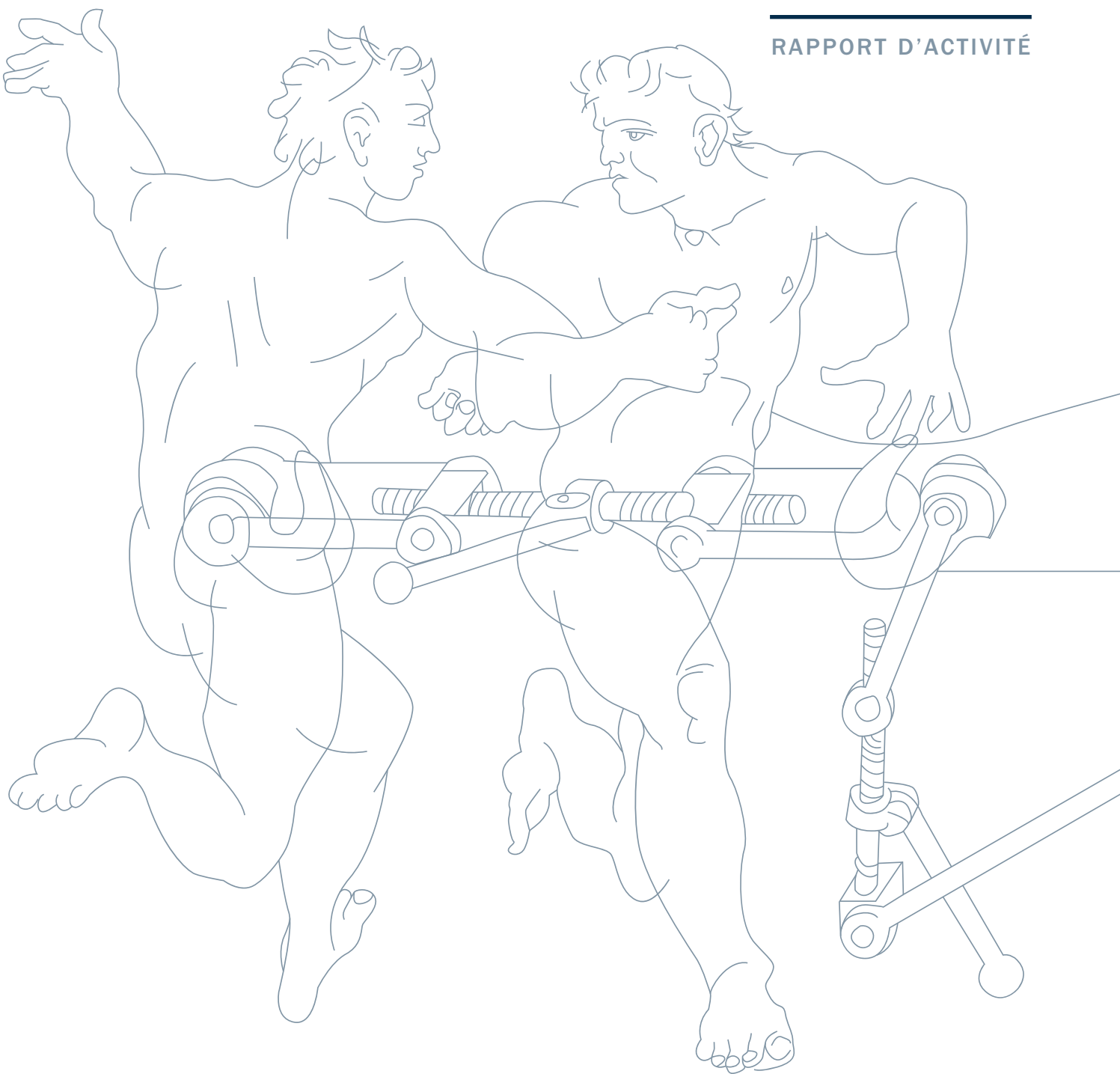




2015

RAPPORT D'ACTIVITÉ





Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

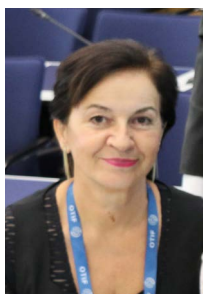
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

## INTRODUCTION

---



**Branka NEDELJKOVIĆ**  
Présidence du Comité  
administratif



**Nikola MILIVOJEVIĆ**  
Présidence du Comité  
administratif



**François DAVENNE**  
Secrétaire général OTIF

Le programme de travail de l'OTIF s'étend sur deux années. Le rapport d'activité 2015 est le moment du bilan de la mise en œuvre des 15 axes stratégiques définis par le Comité administratif pour 2014 et 2015.

L'élaboration du programme de travail pour 2016-2017 a donné lieu en janvier 2016 à un premier bilan des actions entreprises. Le Comité administratif a pu à cette occasion apprécier que, malgré l'ambition du programme de travail 2014-2015, 8 des quinze objectifs ont été remplis. Il s'agit notamment des actions liées à la redynamisation du management de l'OTIF et à celles visant à redonner de la visibilité et de l'efficacité à l'Organisation.

Ainsi, un des axes forts de l'année 2015 a été la mise en œuvre du partage de la connaissance au sein de l'Organisation. 2014 avait été le temps de la constitution des outils, avec de nombreux groupes de travail qui ont sollicité fortement les équipes. 2015 a été l'année où, collectivement, l'Organisation a commencé à vivre avec ces nouvelles procédures, qui ont à la fois amélioré le vivre ensemble et la qualité de nos productions.

Le Secrétariat de l'OTIF s'est également doté d'un contrôle financier suite à l'audit comptable réalisé par la société PwC, dont les conclusions ont permis de donner une nouvelle transparence à notre situation financière, qui se reflète dans la dernière partie de ce rapport où est exposée pour la première fois la structure financière de l'Organisation.

Par la variété des sujets abordés, la 12<sup>e</sup> Assemblée générale du 28 septembre 2015 a montré l'étendue des travaux entrepris et l'intérêt de nos États membres pour nos sujets. Reste à mieux le faire savoir et à intéresser nos partenaires : c'est à cette tâche que s'attelle depuis février 2015 le nouveau département de la communication.

Au moment du bilan, il apparaît donc que l'OTIF a parcouru au cours de ces deux années un chemin déterminant qui la met en position de retrouver la place centrale qui est la sienne. Le travail remarquable réalisé par le département RID, qui a conduit à une meilleure harmonisation de la réglementation des matières dangereuses entre l'OTIF et l'OSJD en est l'illustration la plus marquante.

La stratégie d'affirmation de l'OTIF est aujourd'hui un succès grâce à l'engagement de ses équipes et le soutien du Comité administratif.

**Branka Nedeljković**  
Présidence du Comité administratif

**Nikola Milivojević**  
Présidence du Comité administratif

**François Davenne**  
Secrétaire général OTIF

---

# LISTE DES ABRÉVIATIONS

---

**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

**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

**CEN**

Comité européen de normalisation

**CENELEC**

Comité européen de normalisation électrotechnique

**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

**CIM**

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

**CIT**

Comité international des transports ferroviaires

**CIV**

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (Appendice A à la Convention)



---

**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)

**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

**EIM**

*European Rail Infrastructure Association (seul. English)*

**ERA**

Agence ferroviaire européenne (European Railway Agency)

**GI**

Gestionnaire d'infrastructure

**GOST**

Normes techniques ou standards d'États délivrés et gérés par l'Agence fédérale pour la régulation technique et la métrologie, organisme officiel russe de normalisation membre de l'Organisation internationale de normalisation (ISO)

**ISO**

Organisation internationale de normalisation

**MSC**

Méthode de sécurité commune

**ONU**

Organisation des Nations unies

**OSJD**

Organisation pour la coopération des chemins de fer

**OTIF**

Organisation intergouvernementale des transports internationaux ferroviaires

**PTU**

Prescriptions techniques uniformes

**PTU BRUIT**

Prescription technique uniforme (PTU) applicable au sous-système Matériel roulant : BRUIT

**PTU GEN-G**

Prescriptions techniques uniformes (PTU) Dispositions générales – méthode de sécurité commune (msc) pour l'évaluation et appréciation des risques

**PTU LOC&PAS**

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

**PTU WAG**

Prescription technique uniforme, wagons de marchandise

**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

**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

**TCDD**

Les chemins de fer de la république turque

**UE**

Union européenne

**UIC**

Union internationale des chemins de fer

**UIP**

*International Union Wagon Keepers*

**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 :

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

### 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. Procéder 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.

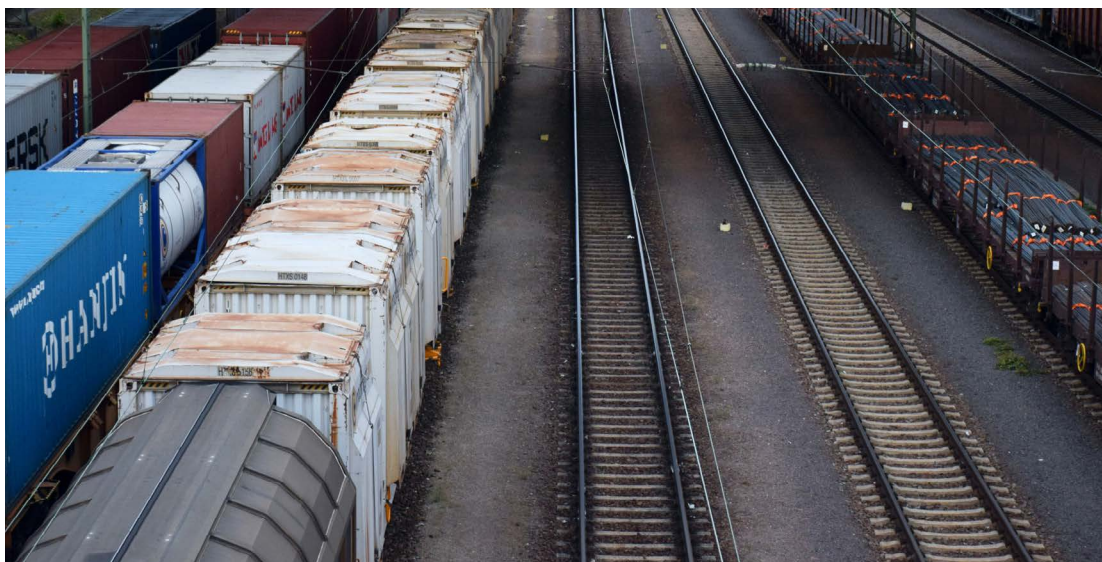


---

# SOMMAIRE

---

<b>1</b>	<b>DÉVELOPPEMENT DE L'OTIF</b>	<b>8</b>
	12 <sup>e</sup> Assemblée générale	8
	Promotion de la COTIF 1999	12
	Extension du périmètre de l'OTIF	13
	Coopération avec l'OSJD	13
	Actions de dissémination	14
	Le Protocole de Luxembourg : un registre international des garanties	15
<b>2</b>	<b>AMÉLIORER LA RÉGULATION DES CONTRATS DE TRANSPORT</b>	<b>16</b>
	Groupe de travail CUI	16
	Faciliter le trafic euro-asiatique	16
	Partenariat avec le CIT	18
<b>3</b>	<b>AMÉLIORER L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SECURITÉ</b>	<b>19</b>
	Commission des experts techniques	19
	Les évolutions de 2015	19
	Représenter les intérêts des États non membres de l'UE	22
<b>4</b>	<b>RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES</b>	<b>24</b>
	Réunion commune	24
	Commission d'experts et Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID	27
	Harmonisation du RID-OTIF et de l'annexe 2 au SMGS-OSJD	28
	Groupe de travail « Détection de déraillements » de la Commission d'experts du RID	29
	Partenariats avec l'Organisation des Nations unies	30
<b>5</b>	<b>UN NOUVEL ÉLAN POUR LA GESTION DE L'OTIF</b>	<b>31</b>
	ACHÈVEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'AUDIT MENÉ EN 2013	31
	L'OTIF en chiffres : un budget stabilisé	33
	La politique de communication en 2015	34



# 1 | DÉVELOPPEMENT DE L'OTIF

## 12<sup>e</sup> Assemblée générale

La 12<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF qui a eu lieu à Berne les 29 et 30 septembre 2015 a permis aux États membres y participant d'approuver la totalité des propositions concernant la révision partielle de la COTIF et la révision partielle des appendices D (RU CUV), F (RU APTU) et G (RU ATMF).

### 12<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale : les aspects juridiques

#### Modifications de la COTIF

Depuis longtemps, il était nécessaire d'adapter la convention elle-même pour mettre en adéquation la pratique et le texte. Outre des modifications éditoriales, les points suivants ont évolué :

- Pour satisfaire aux recommandations du vérificateur des comptes, l'Assemblée générale a décidé de revenir à un rythme annuel en ce qui concerne le budget, les comptes et le rapport de gestion.
- L'article 20, § 3, de la COTIF a été modifié pour permettre à la Commission d'experts techniques d'amender les projets de prescriptions techniques uniformes et non de se limiter à les accepter ou à les refuser. Cette modification reflète les modalités de travail actuelles de la Commission et met ainsi le droit en conformité avec la pratique.
- L'article 24, § 5, a été modifié pour harmoniser à un mois le délai après lequel une ligne radiée n'est plus soumise à la COTIF et celui prévu pour l'inscription de nouvelles lignes.

#### Révision des CUV

La 12<sup>e</sup> Assemblée générale a adopté une modification de l'article 9 des CUV tendant à définir l'entité chargée de l'entretien (ECE) comme une personne au département de laquelle le détenteur recourt pour l'exécution du contrat.

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 du détenteur en termes de maintenabilité doivent donc être particulièrement claires dans le droit OTIF, puisque c'est à celui-ci 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.

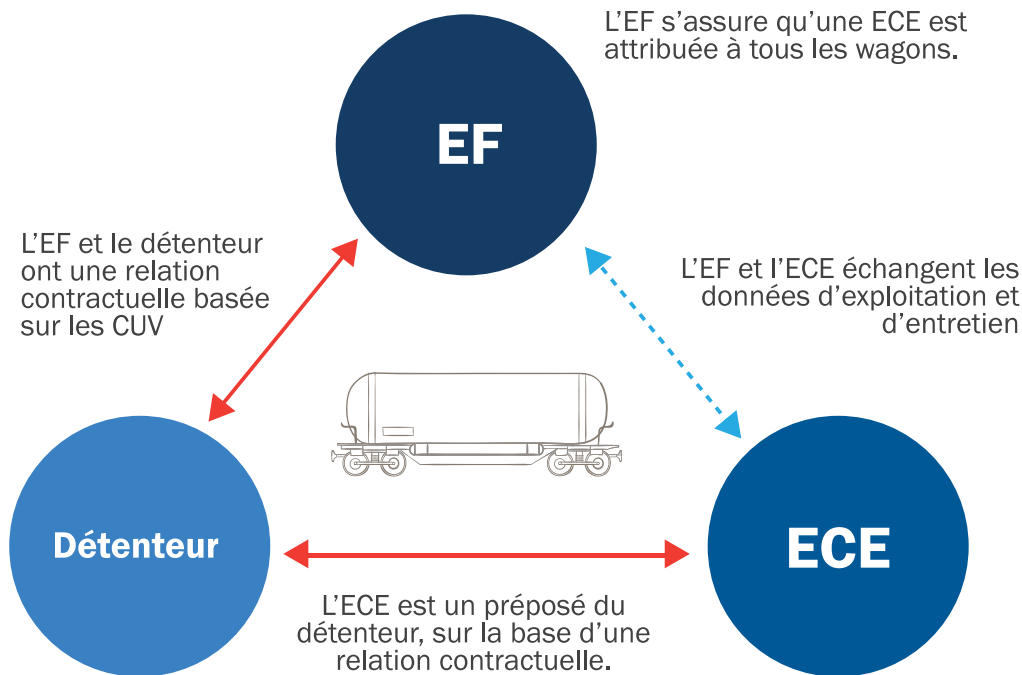


**François Davenne**  
Secrétaire général OTIF

## OBJECTIF n° 5

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





Des relations détenteurs-ECE systématisées

Le nouveau paragraphe 3 de l'article 9 a ainsi pour objet de garantir :

- 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 de l'article 9, § 2, des RU CUI qui traite du gestionnaire d'infrastructure. Il permet d'identifier à la fois le responsable et l'instrument juridique, support de cette responsabilité ;
- 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 pour les wagons.

La 12<sup>e</sup> Assemblée générale a également adopté, sur proposition de l'Allemagne, un article 1<sup>er</sup> bis qui a pour objet de préciser que les Règles uniformes CUV régissent exclusivement les obligations résultant du contrat d'utilisation entre les parties contractuelles (détenteurs et entreprises de transport ferroviaire) ainsi que la responsabilité d'une partie contractuelle envers l'autre partie au contrat d'utilisation, et qu'elles n'affectent pas le droit public en matière de sécurité et d'ordre. À l'instar de l'article 2 des RU CIM, tout éventuel doute qui pourrait exister quant au fait que les Règles uniformes CUV n'affectent pas des obligations de droit public est ainsi écarté.

### CIM et lettre de voiture électronique

Le groupe de travail « RU CIM » constitué sur mandat de la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision s'est réuni à deux reprises à Berne (9 décembre 2014 et 18 mars 2015). Il a examiné les propositions de modifications des RU CIM en accordant une attention particulière à la question des dispositions à mettre en place pour promouvoir et généraliser l'usage de la lettre de voiture électronique.

Grâce à ces débats, le groupe de travail a pu considérablement avancer dans les réflexions sur la lettre de voiture électronique et tirer un certain nombre de conclusions, en cohérence avec les solutions dégagées dans le domaine routier. Il est cependant nécessaire que le secteur, par le truchement du CIT, procède sur cette base à un nouvel examen des exigences fonctionnelles de la lettre de voiture électronique

La 12<sup>e</sup> Assemblée générale a pris note des travaux entrepris par le groupe de travail CIM et de la poursuite des travaux de révision des RU CIM.

## 12<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale : les aspects techniques

À sa 25<sup>e</sup> session, la Commission de révision a adopté la révision des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF) ainsi que des modifications mineures aux 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).

Il s'agissait principalement de supprimer le terme « autres matériels ferroviaires » qui ne semblait pas avoir d'utilité pratique. Un autre argument était qu'il n'avait pas d'équivalent dans le droit de l'Union européenne (UE) et que toute exigence relative aux « autres matériels ferroviaires » aurait donc pu devenir source d'incompatibilité entre la COTIF et le droit de l'UE et empêcher ou compliquer ainsi le trafic international ferroviaire.

Dans un premier temps, la Commission de révision a supprimé toutes les références aux « autres matériels ferroviaires » dans les APTU et ATMF, lorsqu'elle en avait la compétence. Dans un second temps, la Commission de révision a suggéré de biffer « autres matériels ferroviaires » à l'article 3 des APTU et aux articles 1<sup>er</sup> et 3 des ATMF, qui relèvent de la compétence de l'Assemblée générale.

### Consolidation du Rapport explicatif

Pendant le premier trimestre de 2015, le département juridique et le département technique ferroviaire ont mis à jour le Rapport explicatif pour améliorer sa lisibilité et sa cohérence avec les textes approuvés lors des dernières modifications de la COTIF et de ses appendices.

Pour mémoire, la 25<sup>e</sup> Commission de révision avait pris note de l'intention du Secrétaire général de réaliser ce projet à partir du mois de juillet 2014. Le projet a été achevé à la fin 2014. Début 2015, le département juridique a informé les États membres et l'Union européenne des résultats finaux des travaux, en leur demandant de prendre position. Grâce à l'activité des États et de la Commission européenne qui a coordonné les réponses sur les sujets de sa compétence, le Secrétariat a pu suivre toutes les remarques. L'ensemble des erreurs et libellés prêtant à équivoque ont pu être éliminés dans la nouvelle version du Rapport explicatif.

En mars 2015, le président de la Commission de révision a soumis la version révisée et consolidée du Rapport explicatif au vote des États membres par voie de procédure écrite et toutes les parties ont été adoptées au mois d'avril 2015.

Pour terminer, la 12<sup>e</sup> Assemblée générale a pris note de cette dernière version du Rapport explicatif en l'état au 21 avril 2015 avec quelques actualisations mineures. Depuis le mois de novembre 2015, le Rapport explicatif consolidé de la COTIF et de ses appendices est publié sur le site web de l'OTIF ; il continue à être de pleine utilité pour satisfaire les besoins des utilisateurs du droit de la COTIF.

### OBJECTIF n° 7

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

**OBJECTIF n° 6**

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

**La coordination interdisciplinaire****L'harmonisation du RID et des ATMF**

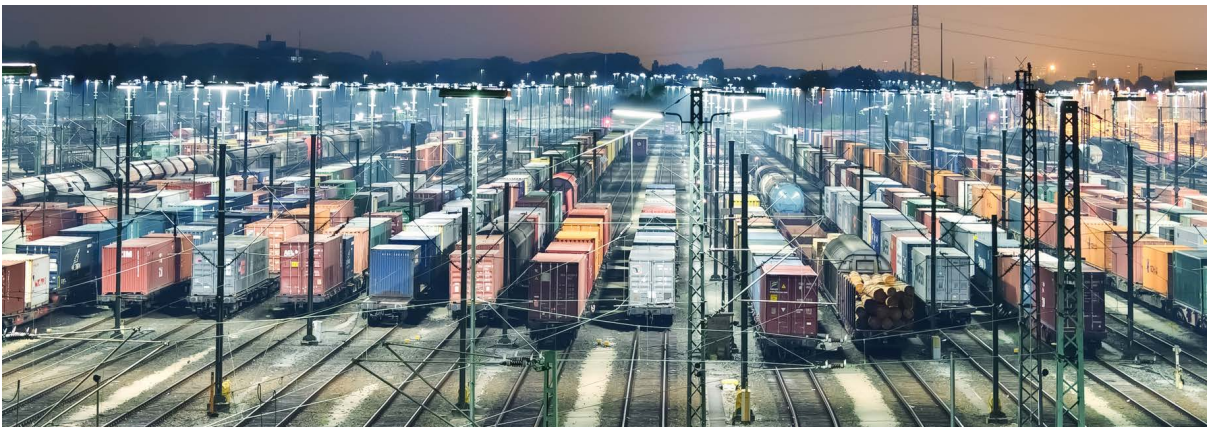
A partir d'une étude analysant les interactions et la cohérence entre la législation ferroviaire et la législation sur les marchandises dangereuses au sein de l'Union européenne réalisée pour la Commission européenne en mars 2013 et de leurs propres analyses, le Secrétariat de l'OTIF et la Commission européenne ont élaboré un document commun sur les interactions entre le RID et les ATMF et l'amélioration de la cohérence entre les appendices C et G a la COTIF.

Ce document a été diffusé en décembre 2014 au sein de la Commission d'experts techniques et de la Commission d'experts du RID du côté de l'OTIF et des comités RISC et TMD du côté de l'UE.

Un groupe de travail a été mis en place comme le recommandait l'analyse commune du Secrétariat de l'OTIF et de la Commission européenne, avec le mandat suivant :

- analyser les conclusions de l'étude susmentionnée de la Commission européenne et identifier les points requérant l'amélioration des interactions entre la législation ferroviaire et la législation relative aux marchandises dangereuses ;
- identifier les nouveaux éléments qui sont apparus depuis la fin de l'étude ;
- déterminer si les mesures déjà prises par tous les acteurs sont suffisantes et, dans le cas contraire, identifier les problèmes sans résolution en cours et suggérer des actions, législatives ou non, pour s'y attaquer ;
- proposer un cadre de coordination durable pour toutes les questions pouvant relever du mandat des deux commissions, à partir des problèmes et solutions identifiées au moyen des tâches listées.

La première réunion du groupe de travail aura lieu en 2016 et ses conclusions serviront ensuite de base à un débat de fond.



## Promotion de la COTIF 1999

L'année 2015 a permis de finaliser la réalisation de l'objectif 10 : l'application de la COTIF est aujourd'hui homogène au niveau européen. L'engagement très fort de nos États membres avec le soutien de l'Union européenne a ainsi permis :

- la levée des réserves de la France qui depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015 applique l'ensemble de la Convention ;
- l'application par le Royaume-Uni depuis le 28 août 2015 de l'ensemble des annexes, à l'exception des RU CUI ;
- la levée par la Slovaquie de l'ensemble de ses réserves le 27 août 2015 ;
- la décision politique de l'Irlande de ratifier la COTIF 1999 au cours de l'été 2015 .

La République tchèque, dernier État de l'UE à ne pas avoir levé ses réserves, a terminé l'ensemble des consultations nécessaires et devrait pouvoir rejoindre formellement les autres pays en 2016.

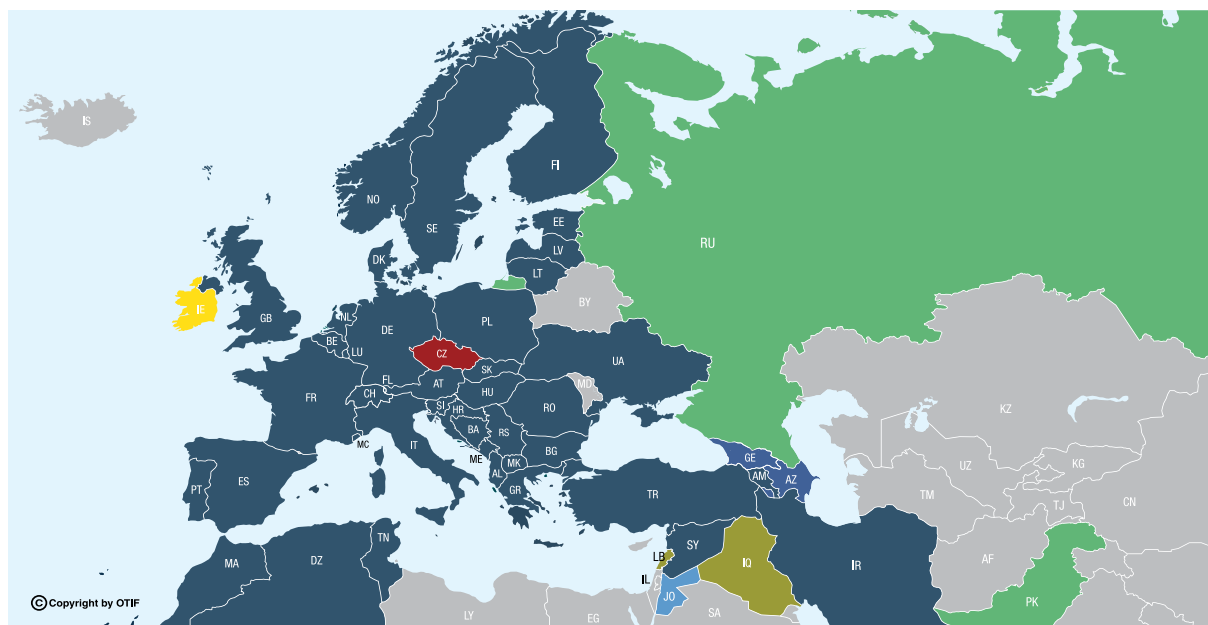
Il est particulièrement important pour l'Organisation de présenter un champ d'application homogène en Europe. En effet, notre droit est partie intégrante de la réglementation ferroviaire de l'Union européenne, que ce soit au niveau contractuel où nos différents appendices règlent le régime de responsabilité du fret et des voyageurs ou au niveau de la réglementation du transport des matières dangereuses. La COTIF ayant vocation à s'étendre, il doit être parfaitement clair pour les États intéressés que son application est une réalité incontournable.

### 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

## Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices

État au 15 janvier 2016



● Tous les appendices de la COTIF (41)\*

● Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2)

● Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)

● Suspension de la qualité de membre (2)

● Sans CUI/APTU/ATMF (1)

● Membres associés (1)

● COTIF pas encore ratifiée (1)

\*GB: Sans CUI (1)

---

## Extension du périmètre de l'OTIF

En 2015, l'OTIF s'est félicitée de l'adhésion de l'Azerbaïdjan qui est devenu, le 1<sup>er</sup> novembre 2015, le 50<sup>e</sup> État membre de l'OTIF. Cette adhésion s'inscrit dans le cadre du projet « Bakou-Tbilissi-Kars » lancé en 2007 et proche de sa phase finale. La future ligne permettra à terme d'établir non seulement un lien direct entre l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie, mais aussi de poursuivre les transports vers l'Europe, d'une part, et vers les pays d'Asie centrale, d'autre part.

Cette évolution est à replacer dans le cadre du projet de route de la soie, qui est une opportunité pour travailler sur un droit uniforme à l'échelle euro-asiatique. Le Secrétaire général de l'OTIF a ainsi eu l'occasion de s'exprimer lors du forum de haut niveau organisé par le gouvernement géorgien le 15 octobre 2015. Cet événement impliquait aussi bien les autorités chinoises que le secrétariat d'État américain au commerce. La question du « système d'exploitation » de la future route de la soie revêt une importance centrale dans la réussite de ce projet et la COTIF a un rôle de premier plan à y jouer.

Toujours en Asie, le Secrétaire général a pu présenter la valeur ajoutée de l'OTIF au séminaire organisé à Bangkok par la CESAP-ONU (Commission économique et sociale des nations unies pour l'Asie et le Pacifique) et l'UIC sur la facilitation ferroviaire. De fait, dans cette région, le mode ferroviaire connaît un renouveau et la question du droit international qui doit être utilisé est centrale. Nos contacts avec la CESAP-ONU commencent à déboucher sur une réflexion commune.

Dans la péninsule arabique, notre mémorandum d'accord avec le Conseil de coopération du Golfe a permis l'organisation avec l'UIC d'un séminaire sur l'interopérabilité juridique et technique à Doha le 30 mars 2015.

---

## Coopération avec l'OSJD

Le développement des relations de travail avec l'OSJD se poursuit depuis la réactivation de la position commune du 12 février 2003. Des réunions de haut niveau sont organisées régulièrement et un véritable partenariat se bâtit. Il se traduit par la participation des experts de l'OTIF à des groupes de travail de l'OSJD, ainsi que par un partage de nos réflexions sur un droit ferroviaire unique à l'échelle eurasiatique.

Le 13 octobre 2015, MM. Szozda et Zhukov, respectivement président du Comité de l'OSJD et vice-président du Comité de l'OSJD, se sont déplacés à Berne pour la première fois afin de travailler sur les pistes de collaboration. À cette occasion, il a été convenu de mettre progressivement en place des groupes de travail communs et de réviser les actions conjointes prévues dans la position commune de 2003 afin de refléter ce tournant vers une collaboration plus opérationnelle.

L'année 2013 avait vu la formalisation de nos relations de travail avec l'UE. Depuis fin 2015, il est possible de considérer que l'objectif 1 est également rempli avec l'OSJD.

---

### OBJECTIF n° 11

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

---

### OBJECTIF n° 12

Développer des relations de travail avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique de l'ONU (CESAP-ONU)

---

### OBJECTIF n° 1

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

---



## Actions de dissémination

Pour devenir une passerelle pour nos États membres hors Union européenne, il est fondamental de pouvoir mener avec nos partenaires une action résolue de dissémination. Chaque département s'y est attelée avec la production de documents de synthèse et la participation à des événements variés.

Le séminaire de Doha est emblématique de cette nouvelle stratégie. Il a réuni au Qatar l'UIC, l'OTIF et le CIT avec le soutien des chemins de fer qataris sur un thème au centre de l'avenir du transport par rail : « L'interopérabilité ferroviaire, standardisation et harmonisation ». Le succès de cette manifestation a reposé sur les relations de complémentarité entre les participants, qui ont permis d'offrir aux chemins de fer représentés – en provenance de la région du Golfe et au-delà – une image cohérente et articulée du sujet.

Le Secrétariat de l'OTIF a lancé en 2015 un programme de formation interne intensif destiné à des membres sélectionnés du personnel des autorités compétentes nationales qui s'occupent de l'application des appendices techniques à la COTIF. Les participants prennent part aux activités quotidiennes du département technique de l'OTIF et reçoivent des explications et une formation spécifiques sur les appendices techniques à la Convention. En retour, ils peuvent aider le personnel du Secrétariat à mieux comprendre comment la COTIF est appliquée dans leur État. Au terme de la formation, les stagiaires sont à même de mettre en application leurs nouvelles connaissances, de donner à leur tour des formations et de diffuser leur savoir à l'échelle nationale. En 2015, ce programme a été suivi par deux participants, venu de Turquie, avec un véritable enrichissement réciproque.

Le 9 juillet 2015, pour la troisième année consécutive, le Secrétariat a présenté la COTIF et l'OTIF au cours d'été du Centre européen de formation pour les chemins de fer (European Training Centre for Railways – ETCR) à Bruges, en Belgique. L'ETCR est une association indépendante d'entreprises du secteur ferroviaire européen. Son objectif est d'offrir l'opportunité aux managers et futurs managers d'étudier la législation européenne en matière de transports et de découvrir les derniers développements touchant le secteur ferroviaire. L'intervention du Secrétariat portait sur le champ d'application de la COTIF, ses interactions avec le droit ferroviaire de l'UE et son importance pour le trafic ferroviaire international au sein des frontières extérieures de l'UE et au-delà.

Le 15 octobre 2015, le Secrétariat de l'OTIF est intervenu au Troisième congrès de Bosnie-Herzégovine sur les chemins de fer sur le thème « La COTIF comme outil de coopération et d'intégration régionale », présentant la compatibilité atteinte entre la COTIF et la réglementation de l'UE pour l'autorisation des véhicules. Cet exposé entre dans le cadre des sessions de formation et de partage des connaissances dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE, qui visent notamment à développer les connaissances des acteurs du rail sur la réglementation de l'OTIF.

À l'invitation de la Région UIC « Moyen-Orient », des Chemins de fer de la République de Turquie (TCDD), du Centre de formation ferroviaire pour le Moyen-Orient (MERTCe) et du Centre de recherches statistiques, économiques et sociales et de formation pour les pays islamiques (SES-RIC), un cours de formation sur le transport de marchandises dangereuses, auquel était convié le personnel des chemins de fer du Moyen-Orient, a eu lieu du 2 au 4 juin 2015 à Eskişehir en Turquie, au siège du MERTCe. Le Secrétariat de l'OTIF y a présenté les bases juridiques du RID et la corrélation entre le RID et les prescriptions pour les marchandises dangereuses des autres modes de transport.

### 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



---

## Le Protocole de Luxembourg : un registre international des garanties

Le Protocole de Luxembourg à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles a été adopté lors de la conférence diplomatique qui s'est tenue en février 2007 au Luxembourg.

Ce protocole met en place un nouveau régime juridique pour la reconnaissance et l'exécution des garanties notamment de prêteurs et de bailleurs lorsque ces garanties sont prises sur le matériel roulant ferroviaire. Dans ce cadre, un registre est établi ainsi qu'une autorité de surveillance dudit registre.

Le Protocole de Luxembourg n'est pas encore entré en vigueur car les deux conditions ci-après (cf. article XXIII du Protocole) ne sont pas remplies :

- Dépôt du quatrième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion : à ce stade, le Luxembourg a ratifié le Protocole et plus récemment, l'UE l'a approuvé.
- Dépôt par le Secrétariat (OTIF) auprès du Dépositaire (UNIDROIT) d'un certificat confirmant que le Registre international est pleinement opérationnel.

En attendant l'entrée en vigueur du Protocole, la résolution n° 1 de la Conférence diplomatique a établi une commission préparatoire investie des pouvoirs de l'Autorité de surveillance.

Dans ce contexte, en 2015, le Secrétariat de l'OTIF a mené des discussions approfondies avec la Commission préparatoire pour consolider les projets de textes relatifs d'une part aux règles de procédure de l'Autorité de surveillance et d'autre part aux statuts de cette autorité.

Parallèlement, le Secrétariat a contribué à la promotion du Protocole soit en communiquant des contacts, notamment en France, soit en intégrant ce sujet au programme des séminaires qui seront organisés en 2016 notamment en Azerbaïdjan et en Turquie en lien avec l'identification des pays-cibles.



## 2 | AMÉLIORER LA RÉGULATION DES CONTRATS DE TRANSPORT

### Groupe de travail CUI

Depuis la 25<sup>e</sup> session de la Commission de révision (Berne, 25-26.6.2014), un groupe de travail institué par le Secrétaire général en vue de la préparation d'une révision des RU CUI s'est déjà réuni à trois reprises, le 10 décembre 2014, le 8 juillet 2015 et le 24 novembre 2015. Son objectif principal est de clarifier le champ d'application des CUI qui reste ambigu et fait l'objet d'interprétations différentes, ce qui nuit à son application et à la sécurité des acteurs, notamment les gestionnaires d'infrastructure. Le groupe se penche également sur les questions liées à la responsabilité des deux parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure, à savoir les transporteurs et les gestionnaires d'infrastructure.

Aux côtés des États membres, la Commission européenne et les représentants des parties prenantes (CIT, EIM, RNE, CER) participent à ces travaux. Les premiers résultats se dessinent, notamment le consensus de principe selon lequel le champ d'application doit être mieux articulé les contrats de transport CIV et CIM et qu'il doit être lié à un train destiné au trafic international. Le champ d'application des CUI ainsi révisé correspondra mieux à la réalité.

### Faciliter le trafic euro-asiatique

#### Vers un droit eurasiatique unifié

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 ».

Plutôt que de créer un droit surplombant les deux régimes juridiques que sont les CIM et le SMGS, ou de créer un droit autonome, le Secrétariat de l'OTIF a appuyé la mise en place d'un régime d'interface entre les CIM et le SMGS, se limitant à des dispositions de haut niveau qui pourraient être mises en place rapidement dans la sphère d'application des CIM et du SMGS, ce qui répondrait aux attentes des parties prenantes.

Le Groupe d'experts a siégé à trois reprises en 2015. Lors de sa session d'octobre 2015, il a finalisé le projet de « dispositions juridiques pertinentes » pour l'uniformisation du droit ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et l'a soumis au Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) en novembre 2015.

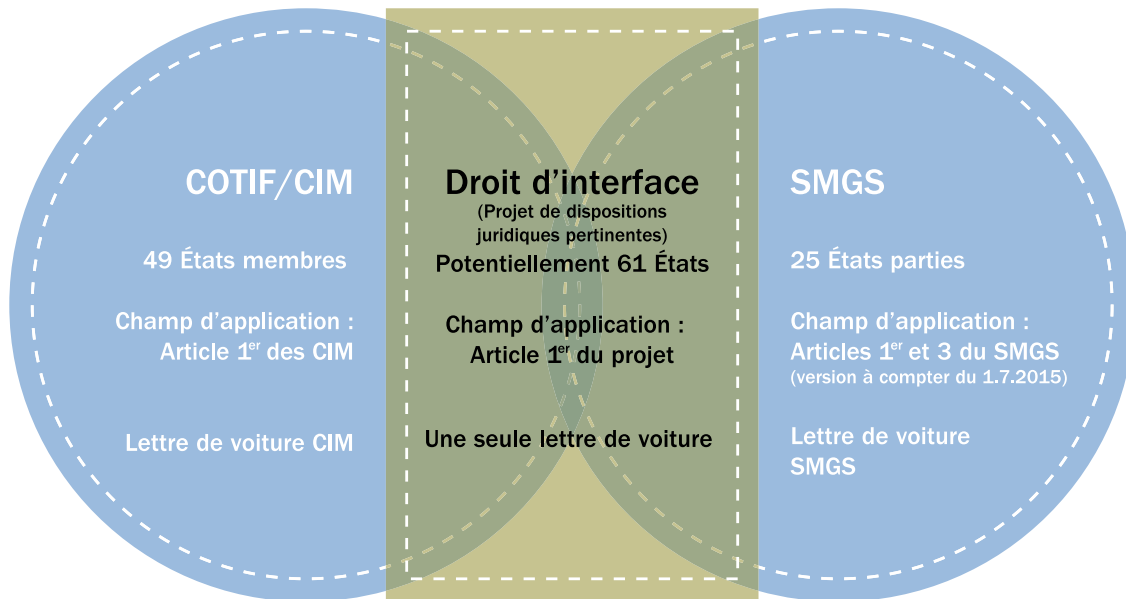
De l'avis du Secrétariat de l'OTIF, ce projet constitue un droit d'interface ou droit convenu entre les CIM et le SMGS. Il se limite à des dispositions de haut niveau qui serviront de base à un seul contrat de transport, matérialisé par une seule lettre de voiture, et surtout avec un seul régime de responsabilité.



**Carlos del Olmo**  
Chef du département  
juridique

### OBJECTIF n° 5

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



Un droit interface entre CIM et SMGS

En revanche, les discussions au sein de la CEE-ONU n'ont malheureusement pas encore abouti à un résultat concret en ce qui concerne la nature juridique du régime à mettre en place et de l'institution destinée à porter ce nouvel instrument. Aussi, le SC.2 a décidé de soumettre au Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, qui se réunira du 23 au 26 février 2016, un projet de résolution qui, entre autres, encourage, les entreprises ferroviaires et les organisations internationales actives dans le domaine des transports ferroviaires à tester, autant que possible, ces dispositions juridiques dans la pratique.

Le Secrétariat de l'OTIF continuera à apporter toute son expertise à ces travaux, conformément également à la décision prise à ce sujet par la 12<sup>e</sup> Assemblée générale qui a encouragé le Secrétaire général à coopérer avec la CEE-ONU et l'OSJD en vue du développement d'un droit ferroviaire eurasiatique uniforme et à soutenir les efforts de la CEE-ONU pour définir rapidement une solution pour la gestion du futur droit uniforme.

## Facilitation ferroviaire – l'étude sur les corridors

Réalisée en 2014 et 2015, l'étude sur les corridors qu'a entreprise l'OTIF avait pour objectif, à travers l'analyse de deux corridors euro-asiatiques, de déterminer dans quels domaines l'OTIF pouvait apporter une véritable valeur ajoutée à la constitution de ces routes. Celles-ci vont en effet constituer le réseau fédérateur du trafic ferroviaire à l'échelle intercontinentale. Les travaux ont en grande partie reposé sur une jeune experte ukrainienne, Mme Galushko, assistée par les experts du Secrétariat. De cette étude, il ressort que l'OTIF est attendue sur 4 grandes actions par ses partenaires et par les acteurs du ferroviaire :

1. le développement d'un travail partenarial avec l'OSJD, ce qui suppose de donner à la langue russe plus d'importance à l'OTIF, à la fois en orientant les recrutements pour avoir des collaborateurs maîtrisant le russe et en traduisant une partie de l'acquis et des documents de communication ;
2. l'harmonisation des contrats d'utilisation des véhicules qui lient détenteurs et transporteurs : développer dans des conditions uniformes l'intervention des détenteurs de wagons privés sur les grands corridors eurasiatiques est en effet une des clés du succès pour la conteneurisation du trafic ;
3. la mise en cohérence des échanges de données est également une des conditions-clés de succès pour le développement du trafic : partant de la STI ATF qui offre un modèle cohérent pour ces échanges, nous travaillerons en étroite partenariat avec l'ERA et l'OSJD au développement d'une compréhension commune ;
4. la dissémination et la formation : en collaboration avec le CIT, nous allons intensifier nos actions, car le manque de connaissances et les erreurs qui en résultent sont également identifiés comme une des sources de dysfonctionnement importantes.



Enfin, de manière plus prospective, le département juridique mènera une réflexion sur la régulation des contrats liés aux facilités essentielles pour le fret. De fait, les gares de marchandises, les équipements de transbordement pour les ferries – notamment sur la mer Noire – et les capacités de rechargement des conteneurs entre les wagons UIC et 1520 sont au cœur de la mise en œuvre du projet de route de la soie. Plus généralement, outre le développement des échanges euro-asiatiques, les corridors de fret ont pour vocation, via la création de « ports secs », de contribuer au développement économique des pays enclavés d'Asie centrale.

---

## Partenariat avec le CIT

En 2015, le partenariat avec le Comité international des transports ferroviaires reste indispensable :

- d'une part, pour le Secrétariat de l'OTIF, il est important de pouvoir s'appuyer sur l'expertise opérationnelle des entreprises ferroviaires pour résoudre des cas pratiques et pour fonder la conception juridique des textes sur une bonne appréciation des contraintes du secteur ;
- d'autre part, même si le CIT a pour mission de défendre l'intérêt de ses membres, il occupe une position privilégiée à l'égard des Règles uniformes CIM/CIV, car il élabore les documents supports comme la lettre de voiture CIM et les titres de transports pour les voyageurs CIV, reconnus dans toute l'Europe et au-delà.

Le Secrétariat de l'OTIF est représenté dans la plupart des groupes de travail du CIT. Chacun des deux acteurs participe ainsi activement aux différentes manifestations et groupes de travail organisés par l'autre.

---



# 3 | AMÉLIORER L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SECURITÉ

## Commission des experts techniques

Les 10 et 11 juin 2015 a eu lieu la huitième session de la Commission d'experts techniques (CTE) dont les principales décisions ont été les suivantes :

- adoption de la PTU révisée pour le matériel roulant sur le bruit (PTU Bruit) comportant les modifications suivantes :
  - exigences couvrant non seulement le matériel roulant conventionnel mais aussi le matériel roulant à grande vitesse,
  - application à tous les véhicules relevant de la PTU WAG et de la PTU LOC&PAS,
  - introduction de valeurs limites supplémentaires pour le bruit intermittent (compresseur d'air principal) et par impulsion (souple d'échappement),
  - remplacement à l'appendice du texte de la norme prEN par des références à la norme EN/ISO 3095 ;
- entrée en vigueur des ATMF révisées au 1<sup>er</sup> décembre 2015 ;
- modifications rédactionnelles mineures de la PTU sur les wagons de marchandises (PTU WAG) avec entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> décembre 2015 également.

Puisqu'une nouvelle version des ATMF allait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015, le Secrétariat de l'OTIF a proposé à la CTE de publier en parallèle sur le site Internet de l'OTIF un document explicatif sur les ATMF 2015. Ce document validé par la CTE explique les tâches et responsabilités des parties concernées par les ATMF. Il a été publié sur le site de l'OTIF et aide les États membres à mieux appliquer la réglementation.

## Les évolutions de 2015

### Les spécifications ATF et la COTIF

Au cours de la CTE, le Secrétariat de l'OTIF a présenté une étude sur les répercussions pour l'OTIF de la STI concernant les applications télématiques au service du fret (STI ATF). La CTE a examiné le document et décidé d'une marche à suivre incluant de nouvelles discussions et l'organisation d'un atelier sur les ATF destiné aux États de l'OTIF non membres de l'UE.

La mise en œuvre de la STI ATF a été soumise à une analyse d'impact au sein de l'UE, mais nul ne sait si les résultats sont également représentatifs pour les États non membres de l'UE et dans quelle mesure. Toutefois, certaines parties de la STI ATF ont déjà été mises en œuvre volontairement en dehors de l'UE. Il existe en effet des cas d'utilisation volontaire du modèle de données de la STI ATF, p. ex. en Serbie, en Ukraine et en Russie dont les sociétés ferroviaires appliquent certains modules informa-



**Bas Leermakers**  
Chef du département technique

### OBJECTIF n° 7

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

### OBJECTIF n° 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

tiques basés sur la STI ATF (RNE, RAILDATA) pour l'échange d'informations concernant les trains en provenance ou à destination de l'UE. Ceci révèle un esprit de décision positif sur la STI ATF, en dehors de l'UE également, même si la compatibilité avec d'autres systèmes, en particulier celui de l'OSJD, doit être conservée.

Au cours des discussions qui ont suivi au sein du groupe de travail permanent WG TECH, il a été suggéré que la future PTU ATF ne devrait pas imposer d'application obligatoire, mais garantir que les investissements et développements informatiques réalisés dans son cadre soient harmonisés et compatibles afin de veiller à une mise en œuvre progressive permettant la facilitation du trafic ferroviaire international.

## Les voitures interchangeables

À ce jour, une partie importante du trafic international de voyageurs est réalisé par l'échange de voitures et le Secrétariat de l'OTIF appuie depuis 2013 l'introduction dans la réglementation de spécifications pour les voitures interchangeables.

Sur proposition du Secrétariat de l'OTIF, les travaux ont été divisés en deux parties : d'une part la mise au point de dispositions permettant une autorisation/admission unique des voitures, de l'autre celle de spécification pour les interfaces intervéhicules afin que les voitures de différents exploitants puissent être attelées ensemble.

Pour la première partie, l'Agence ferroviaire européenne a lancé un groupe de travail chargé de l'« autorisation unique » qui a terminé ses travaux en décembre 2015 et émis une recommandation en conséquence à la Commission européenne. Pour la seconde, l'harmonisation des interfaces intervéhicules, le WG TECH a débattu et établi une liste de paramètres en 2015, qui sera utilisée par un autre groupe de travail de l'Agence en 2016.

La prochaine étape devrait être la discussion des exigences au sein du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires de l'UE en vue de leur adoption comme modifications à la STI LOC&PAS. Les dispositions seront ensuite proposées à la CTE pour adoption dans le cadre de la COTIF sous forme de modifications à la PTU LOC&PAS.





## Les modifications à la PTU WAG

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2012, les dispositions pertinentes de la COTIF concernant les wagons (PTU WAG) sont pleinement équivalentes à celles de la STI WAG de l'UE. Or, celles-ci sont périodiquement mises à jour. Afin de conserver cette équivalence, la PTU WAG doit maintenant être modifiée pour refléter les modifications à la STI liées à l'introduction du constituant d'interopérabilité (CI) « élément de frottement pour freins agissant sur la table de roulement », les méthodes d'évaluation pour ce CI, la validité de ses certificats d'examen de la conception et les dispositions transitoires le concernant. Ces modifications ont été examinées et discutées par le WG TECH en vue de les proposer pour adoption en 2016.

## Les modifications à la PTU GEN-G – Méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation des risques

En 2015, le règlement d'exécution (UE) no 2015/1136 de la Commission a modifié les dispositions de l'UE sur la MSC en incluant des critères supplémentaires d'acceptation des risques. L'objectif était de faciliter la reconnaissance mutuelle entre les États des résultats des évaluations concernant les sous-systèmes structurels et les véhicules.

En effet, lorsque le demandeur choisit d'utiliser une estimation explicite du risque, des objectifs de conception harmonisés peuvent être utilisés afin de démontrer l'acceptabilité des risques résultant de défaillances des fonctions d'un système technique. De plus, afin de distinguer l'acceptation des risques associés aux systèmes techniques de l'acceptation des risques d'exploitation et du risque général à l'échelle du système ferroviaire, le terme « critères d'acceptation des risques » a été remplacé par « objectifs de conception harmonisés » pour les systèmes techniques.

Ces modifications ont été examinées et discutées par le WG TECH en vue de les proposer pour adoption en 2016.



## Représenter les intérêts des États non membres de l'UE

### La coopération avec la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne

Dans le but d'éviter une duplication des travaux, les règles techniques sont mises au point du côté de l'UE, dans les groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne. Plusieurs méthodes de travail pratiques ont été mises en place pour permettre à l'OTIF de suivre les développements au sein de l'UE et d'y contribuer.

Dans ce cadre, l'arrangement administratif signé en octobre 2013 avec la Commission et l'Agence permet de planifier les travaux en amont. Ce processus inclut également le département du RID, qui est représenté aux réunions de direction entre la Commission européenne, l'Agence ferroviaire européenne et l'OTIF.

Le WG TECH est une plateforme internationale où les évolutions de la réglementation ferroviaire sont discutées par les représentants des gouvernements, du secteur et des différentes autorités. Le WG TECH s'est réuni par trois fois en 2015. Ces réunions constituent pour les États non membres de l'UE une excellente occasion de rencontrer les représentants de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG MOVE) et de l'Agence ferroviaire européenne, et d'échanger leurs points de vue. À chaque session, le Secrétariat de l'OTIF informe le WG TECH des éléments nouveaux depuis la session précédente, des réunions de la Commission européenne et de l'Agence auxquelles il a participé et, s'il y a lieu, de la position qu'il a adoptée. Le Secrétariat de l'OTIF publie les rapports de chaque session sur son site internet afin que les personnes intéressés qui n'ont pas pu participer puissent s'informer des derniers développements.

Quelques exemples-clés du travail de coopération du Secrétariat sont détaillés ci-après.

### OBJECTIF n° 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



## Les registres de véhicules

L'Agence ferroviaire européenne a travaillé sur la « rationalisation des registres liés aux véhicules ». L'un des principaux objectifs est la création d'un registre européen des véhicules unique qui remplacerait les registres nationaux des véhicules de chaque État membre de l'UE. Ces travaux sont liés aux spécifications de la COTIF pour le registre national des véhicules. L'un des messages-clés mis en avant par le Secrétariat de l'OTIF pendant les réunions en 2015 est que le registre européen unique des véhicules devrait rester compatible avec les RNV connectés des États de l'OTIF non membres de l'UE.

## Le groupe de travail ad hoc de l'Agence sur le plan sectoriel d'accréditation des organismes notifiés

L'Agence a conçu en 2015 un plan d'accréditation pour les organismes notifiés avec l'aide d'un groupe de travail et conformément à la directive sur l'interopérabilité. Le Secrétariat de l'OTIF a participé à toutes les réunions. La recommandation du groupe de travail, que l'Agence prévoit de soumettre à la Commission européenne, consiste en un plan sectoriel d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité aux fins de notification. Ces travaux revêtent de l'importance pour l'OTIF puisqu'ils sont liés aux dispositions de la COTIF sur les compétences et l'indépendance des organismes d'évaluation définies à l'article 5 des ATMF et dans la PTU GEN E, qui sont appliqués en dehors de l'UE.

## La révision de la STI LOC&PAS : définir des véhicules interchangeables

L'agence ferroviaire européenne prépare des modifications à la STI LOC&PAS. Ces modifications doivent permettre l'autorisation unique d'un véhicule, de sorte qu'il puisse circuler à l'international, il est cependant nécessaire de s'assurer que les véhicules puissent être attelés ensemble dans un train.

L'application des deux séries d'exigences sera volontaire : en cas d'application, le véhicule pourra être utilisé d'une certaine façon, mais ces caractéristiques ne seront pas obligatoires pour tous les véhicules. Le Secrétariat a appuyé et étroitement suivi ces travaux. En décembre 2015, l'Agence ferroviaire européenne a transmis à la Commission européenne une recommandation pour la révision de la STI LOC&PAS. Cette évolution imposera des modifications similaires à la PTU LOC&PAS afin que ces fonctionnalités soient autorisées à l'échelle de l'OTIF et afin de maintenir l'équivalence.

## L'extension du champ d'application de la certification des Entités en Charge de l'Entretien (ECE)

En 2015, l'Agence ferroviaire européenne a été chargée par la Commission européenne d'analyser une éventuelle extension du champ d'application des règles ECE à tous les véhicules ferroviaires. La première étape en était l'analyse de l'extension de la certification des ECE. Le Secrétariat de l'OTIF a soumis un document de prise de position dans lequel il exposait les spécificités des États non-membres de l'UE quant à l'éventuelle extension du plan de certification des ECE. Pour le Secrétariat de l'OTIF, l'application volontaire de la certification des ECE aux véhicules autres que les wagons de marchandises pourrait être une bonne solution. En effet, la certification obligatoire des ECE pour les wagons de marchandises a été pleinement mise en application, alors que :

- dans le cas des locomotives et des rames, il est courant que l'entreprise ferroviaire exploitant le véhicule soit également le détenteur et l'ECE du véhicule : la question des responsabilités ne se pose alors pas et l'EF est bien placée pour influencer la qualité de l'entretien ;
- le nombre de ces types de véhicules utilisés à l'international dans le cadre de la COTIF étant restreint, la certification des ECE pourrait entraîner des coûts par véhicule relativement élevés, avec des bénéfices limités ;

# 4 | RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES

La révision bisannuelle des prescriptions sur les marchandises dangereuses a constitué un point fort des activités du département du RID pendant l'année. Certaines décisions doivent toutefois encore être prises par la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars 2016, avant que la Commission d'experts du RID n'approuve en mai 2016 toutes les modifications pour l'édition 2017 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 2015, 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 19<sup>e</sup> édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. La plupart des questions en suspens du cycle biennal précédent ont par ailleurs pu être bouclées. L'objectif de l'harmonisation est de simplifier le transport intermodal de marchandises dangereuses. Parmi les nombreuses modifications en résultant, les questions ci-après méritent d'être soulignées. Elles ne donnent pas un aperçu exhaustif des activités du département RID, mais reflètent les évolutions technologiques importantes ayant les plus grandes répercussions sur les prescriptions, montrant ainsi à quel point prescriptions et évolutions technologiques sont directement liées.

## Matières dangereuses ne répondant pas aux critères de classification

Un numéro ONU et une désignation officielle de transport sont attribués aux marchandises dangereuses en fonction des dangers qu'elles présentent et de leur composition. Les marchandises les plus souvent transportées sont ainsi mentionnées dans la liste des marchandises dangereuses, qui indique également les conditions de transport applicables.

Quand les données disponibles permettent de constater que l'entrée indiquée dans la liste des marchandises dangereuses ne rend pas suffisamment compte des dangers effectivement présentés, une proposition de modification de la classification et des conditions de transport doit être soumise au Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU. Lorsque la proposition est acceptée par le Sous-comité d'experts de l'ONU, l'entrée est modifiée dans l'édition suivante des Recommandations de l'ONU, puis dans les règlements des différents modes de transport.



**Jochen Conrad**  
Chef du département  
RID

## OBJECTIF n° 8

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



De façon à rendre les modifications plus rapide applicable entre le moment de la découverte de propriétés supplémentaires et la modification de la liste des marchandises dangereuses pour ces matières, il sera possible, avec l'autorisation de l'autorité compétente, d'utiliser soit la rubrique collective la plus appropriée qui reflète tous les risques, soit le numéro ONU et la désignation existants accompagnés d'indications supplémentaires sur les risques.

## Risques de polymérisation

La polymérisation est une réaction chimique lors de laquelle des composés de faible poids moléculaire (monomères, oligomères) sont transformés en substances de poids moléculaire plus élevé. L'augmentation de la pression due à cette polymérisation et la chaleur alors dégagée peuvent constituer un danger pendant le transport.

Ainsi, la polymérisation du divinylbenzène et le dégagement de chaleur qui en a résulté ont joué un rôle majeur dans l'accident de navigation du porte-conteneurs MSC Flaminia du 14 juillet 2012. Le MSC Flaminia reliait Charleston (États-Unis) à Anvers (Belgique) lorsqu'un incendie et une explosion sont survenus en haute mer entre le Canada et le Royaume-Uni, tuant trois membres d'équipage et faisant deux blessés graves. Le déchargement du navire n'a pu débuter que trois mois après l'accident, au Jade-Weser-Port à Wilhelmshaven en Allemagne, après que plusieurs États eurent interdit l'accès à leurs ports.

La liste des marchandises dangereuses comporte quelque 45 matières nommément mentionnées susceptibles de polymériser et qui doivent donc être stabilisées, par exemple grâce à l'ajout d'un inhibiteur (substance chimique empêchant la polymérisation) ou encore au contrôle de la température pendant le transport.

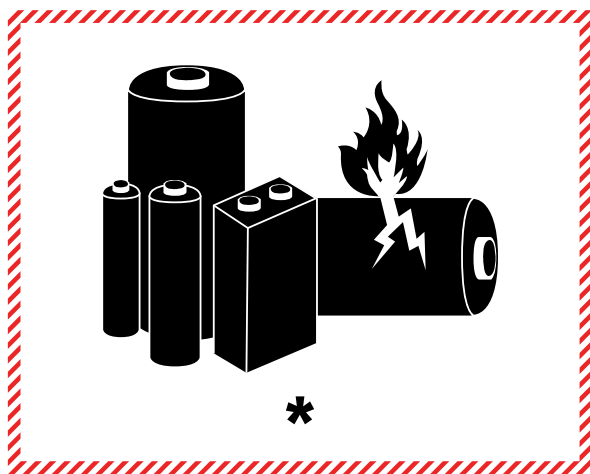
Quatre numéros ONU et les prescriptions de transport correspondantes ont été insérés pour les matières qui polymérisent mais ne correspondent pas à la définition d'une autre classe. Pour ces matières, le seul risque à considérer est celui d'une surpression résultant en une déstabilisation et un dégagement de chaleur.



## Nouvelle marque et nouvelle étiquette de danger pour les colis de batteries au lithium

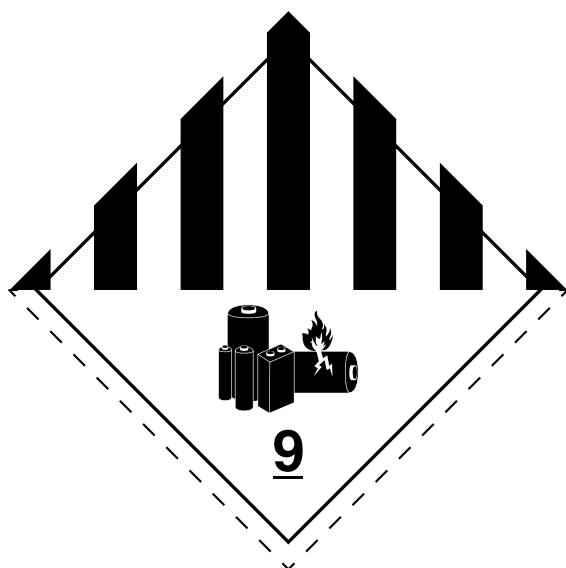
Une seule étiquette de danger est employée pour la classe 9, qui comprend pourtant des matières et objets dangereux divers. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'est demandé si cette étiquette unique suffisait pour signaler correctement l'ensemble des risques potentiels, à la fois électriques et chimiques (électrolyte inflammable), que présentent tous ces objets et matières, à l'exemple des batteries au lithium.

Une nouvelle marque uniforme pour les colis de batteries au lithium sera insérée dans le RID/ADR/ADN 2017 et remplacera la marque actuelle qui ne devait satisfaire à aucune prescription de forme particulière. Le document d'accompagnement ne sera plus non plus nécessaire à l'avenir pour les batteries au lithium.



Marque pour les batteries au lithium

Dans le même temps sera introduit le nouveau modèle d'étiquette de danger « 9A », applicable aux seuls numéros ONU 3090, 3091, 3480 et 3481 et indiquant le risque d'incendie des batteries au lithium endommagées.



Une mesure transitoire autorisera l'utilisation de la marque actuelle et de l'étiquette de danger de modèle 9 jusqu'au 31 décembre 2018.



## Examens électroniques des conseillers à la sécurité

Le RID/ADR/ADN prévoit que pour leur examen, les conseillers à la sécurité passent une épreuve écrite qui peut être complétée par une épreuve orale. À l'avenir, l'épreuve écrite pourra être passée en tout ou en partie sous forme électronique.

Des exigences particulières pour ces épreuves ont été introduites en ce sens. Elles concernent en particulier l'approbation par l'autorité compétente du matériel informatique et du logiciel utilisés, les mesures à prendre en cas de dysfonctionnement des appareils et applications, la suppression des possibilités de communication avec d'autres appareils et l'impossibilité d'utiliser des systèmes d'assistance.

De plus, des exigences supplémentaires également valables pour les examens traditionnels ont été introduites, notamment quant à la supervision de l'examen, la prévention des manipulations ou fraudes, l'authentification des candidats et la conservation des documents de l'examen.

---

## Commission d'experts et Groupe de travail permanent de la 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 prescriptions relatives au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sont soumises à des modifications permanentes qui conduisent tous les deux ans à une réédition complète des 1500 pages du RID. Étant donné qu'en vertu de la directive communautaire 2008/68 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, les prescriptions du RID doivent être appliquées en trafic national des États membres de l'UE également, les modifications du RID ont pour conséquence directe une modification du droit national. L'OTIF joue 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.

En 2015, le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, dont les conclusions doivent encore être approuvées par la Commission d'experts du RID en mai 2016, s'est réuni pour une session d'une semaine à Zagreb.

Cette session a été principalement consacrée à l'adoption des modifications approuvées par la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2014 et 2015. Les thèmes suivants ont également été discutés :

### 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.

À la suite de l'insertion dans l'édition 2015 du RID d'une référence à l'entité chargée de l'entretien dans les obligations de l'exploitant de wagon-citerne, l'entité chargée de l'entretien se voit maintenant intégrée dans l'édition 2017 comme nouvel intervenant dans le transport de marchandises dangereuses. L'entité chargée de l'entretien doit notamment veiller à ce que l'entretien de la citerne et de ses équipements soit assuré d'une manière qui garantisse que le wagon-citerne soumis aux sollicitations normales d'exploitation réponde aux prescriptions du RID. Les exploitants de wagons-citernes ont de plus la possibilité de confier l'organisation des épreuves et contrôles périodiques des wagons-citernes à une entité chargée de l'entretien.

---

## Position des marchandises dangereuses dans le train

En vertu du règlement (UE) no 2015/995 de la Commission concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne, le transporteur est tenu d'informer le conducteur de la position des marchandises dangereuses dans le train, tandis que selon les prescriptions actuelles du RID, le transporteur est seulement tenu d'informer le conducteur de la présence de marchandises dangereuses dans le train.

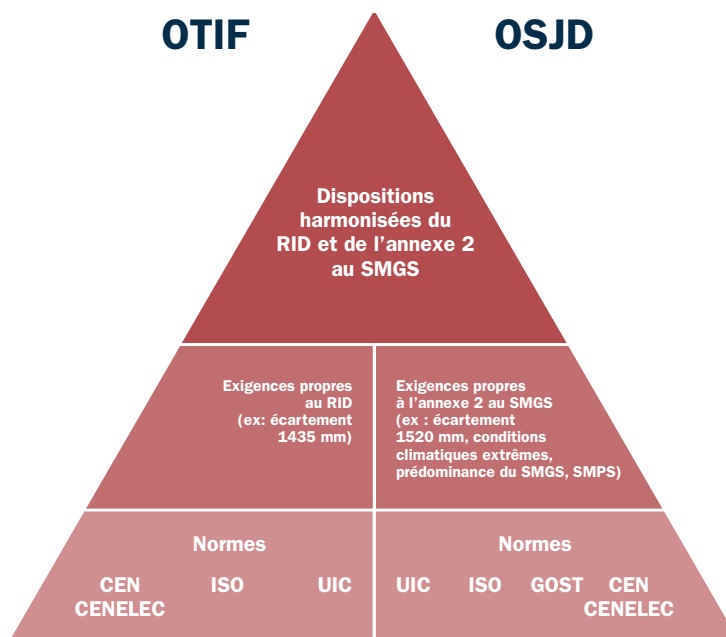
L'édition 2017 du RID voit maintenant l'introduction de l'obligation pour le transporteur d'informer le conducteur, avant le départ, des marchandises dangereuses chargées et de leur position dans le train. Il est de plus indiqué, puisque c'est la pratique actuelle, que cette obligation est réputée satisfaite lorsque les annexe A et B à la fiche UIC 472 (« Bulletin de freinage, liste de composition pour l'agent de conduite et exigences à respecter pour l'échange des informations nécessaires à la production du fret ferroviaire ») sont appliquées.

## 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 2015.

Le département du RID a participé à toutes les réunions d'experts de l'OSJD traitant de l'harmonisation afin de pouvoir d'une part éliminer les différences entre les deux règlements et d'autre part expliquer les motifs de différentes décisions nouvellement prises pour le RID.

Ce travail – mené depuis seulement 3 ans – a donc aujourd'hui permis que les dispositions de haut niveau du RID et de l'annexe 2 du SMGS soient très largement harmonisées pour le plus grand bénéfice du secteur. Au delà, les groupes de travaux respectifs sont articulés entre eux de façon à préserver cet acquis au cours du temps. Cette collaboration fructueuse continuera à offrir l'image de l'efficacité de la convergence des réglementations entre les deux Organisations, une fois que le champ et les modalités sont définies et acceptées par nos Etats membres respectifs.



Harmonisation du RID et de l'annexe 2 du SMGS

Avec l'aide d'une « jeune experte », le département du RID a également commencé à travailler sur une version russe du RID 2015 qui devrait être prête au printemps 2016 et sera vraisemblablement très utile aux futurs travaux d'harmonisation.

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

En mai 2014, la Commission d'experts du RID a décidé de mettre en place un groupe de travail consacré aux questions relatives à l'introduction de détecteurs de déraillement. Après une première session en octobre 2014, ce groupe de travail s'est réuni à trois nouvelles reprises en 2015, les participants à la Commission d'experts techniques de l'OTIF étant également invités à participer.

Dans un premier temps, le groupe de travail a été informé des conclusions du projet de recherches « D-Rail » de l'Union européenne. Les questions relatives aux détecteurs de déraillement mécaniques et aux alternatives déjà identifiables ont d'abord été classées par catégories puis des réponses ont été formulées. Le groupe de travail a examiné de manière approfondie une étude scientifique de l'Université technique de Berlin qui analyse les effets du déclenchement des détecteurs de déraillement sur les efforts longitudinaux dans le train.

Il a également discuté de la manière dont les détecteurs de déraillement peuvent être pris en compte dans la procédure d'autorisation du matériel roulant ferroviaire.

À la quatrième réunion du groupe de travail en décembre 2015 à Paris, il est finalement apparu qu'aux détecteurs de déraillement mécaniques qui déclenchent immédiatement le freinage sans donner au conducteur la possibilité d'inhiber l'application automatique des freins, les participants préféreraient les détecteurs de déraillement électroniques transmettant une alerte au conducteur.

Étant donné que le projet Shift2Rail de la Commission européenne recherche entre autres comment garantir l'alimentation électrique des wagons de marchandises et que des prototypes pour l'alimentation autonome de ces wagons existent déjà, il est vraisemblable que les détecteurs de déraillement électroniques soient disponibles d'ici 6 à 8 ans. Les wagons nouvellement construits et pré-existants pourront alors en être équipés.

Le groupe de travail a exprimé le souhait que les détecteurs de déraillement soient introduits dans les spécifications techniques d'interopérabilité afin de veiller à ce que les détecteurs autorisés par une autorité compétente le soient également dans les autres pays.

Il a également établi un calendrier qui devrait permettre l'introduction de prescriptions sur la détection de déraillements dans l'édition 2019 du RID.

### OBJECTIF n° 9

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







---

## Le partenariat avec l'Organisation des Nations unies

Le département 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 20e 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 2019 du RID.

Le département du RID a également participé 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.

---

# 5 | UN NOUVEL ÉLAN POUR LA GESTION DE L'OTIF

## Achèvement de la mise en œuvre de l'audit mené en 2013

Grâce aux actions menées en 2015 qui ont permis de renforcer et d'améliorer le management dans plusieurs domaines, la mise en place des recommandations de l'audit organisationnel mené en 2013 s'achève.

### Une gestion plus dynamique des ressources humaines

Après la refonte du Statut du personnel en 2014, il était important pour l'Organisation de dynamiser la gestion des ressources humaines grâce à l'évaluation de l'ensemble des agents par rapport à des objectifs individuels et à une politique de formation nouvelle. L'année 2015 a ainsi permis de procéder à un premier cycle d'évaluation et de mettre en place des fiches de postes homogènes. De ce fait, l'organigramme, déjà stabilisé en 2014, a pu se mettre à vivre, en permettant l'appropriation des fonctions et des tâches. Par ailleurs, les nouvelles modalités de recrutement plus adaptées aux besoins de l'Organisation ont été mises en œuvre conformément aux nouvelles dispositions du Statut du personnel.

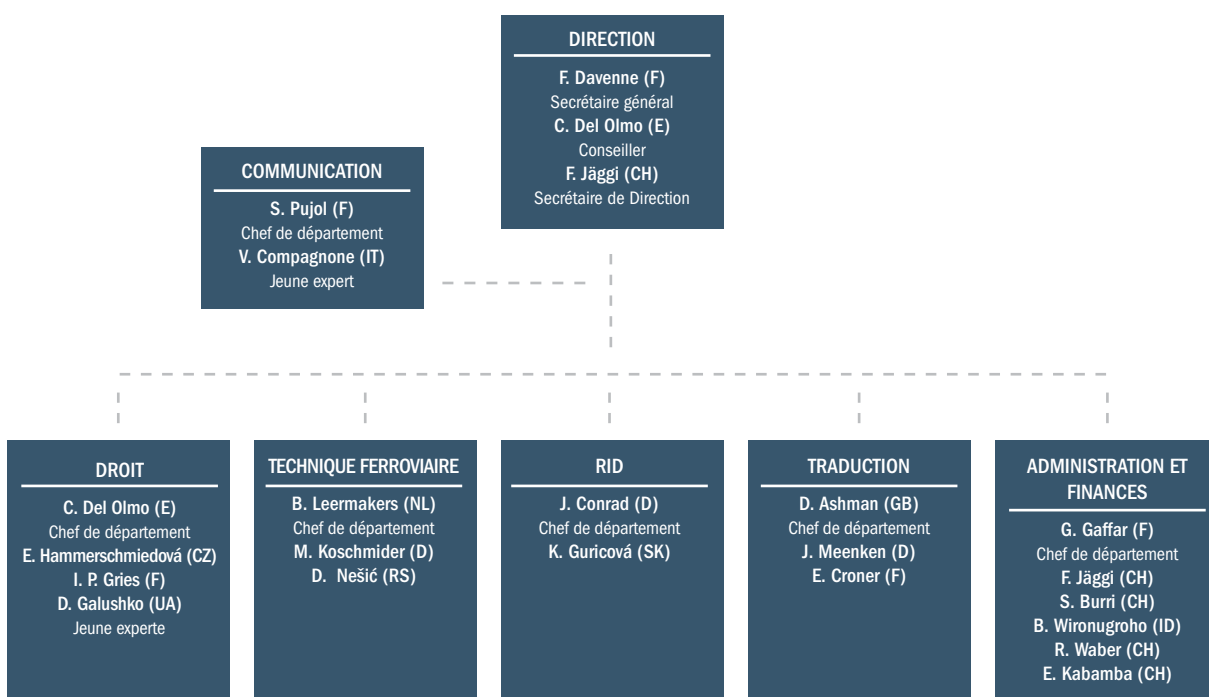
Concernant la formation, la nouveauté en 2015 a été l'organisation d'une formation collective à la gestion de projet afin d'améliorer l'efficacité collective compte tenu des nombreuses missions transversales des différents départements.



**Ghousébasha Gaffar**  
Chef du département  
administration et  
finances

### OBJECTIF n° 13

Procéder à un audit et  
mettre en œuvre ses  
recommandations





## Un management opérationnel plus efficace

Dans cette nouvelle organisation, le partage de la connaissance est devenu une réalité opérationnelle, ce qui permet de nourrir une stratégie collective et un travail interdisciplinaire entre juristes et techniciens. Comme prévu, un guide du personnel a été réalisé et permet aux agents de se repérer de manière transparente dans les pratiques et les procédures.

La gestion opérationnelle a aussi été rendue plus efficace grâce à la constitution d'une équipe de direction s'appuyant sur des instruments de gestion partagés. Cette équipe rassemble les chefs de département qui peuvent ainsi échanger toutes les semaines sur les priorités et le suivi des actions. Ce suivi régulier est également devenu un élément de suivi des risques et de contrôle interne, avec un reporting budgétaire mensuel.

## Achèvement du contrôle interne : des outils plus efficaces pour un suivi et une présentation des comptes plus fiables et plus lisibles

À la suite d'un appel d'offre lancé le 19 décembre 2014, qui a conduit à sélectionner le cabinet d'audit PwC (PricewaterhouseCoopers), les auditeurs ont mené une analyse complète des procédures comptables. Elle a débouché sur une révision d'ensemble des outils comptables et financiers avec une nouvelle structure des comptes de bilan plus lisible et plus transparente, un manuel comptable et un nouveau logiciel comptable.

Afin de garantir la fiabilité des données comptables et financières, un système de contrôle financier a aussi été défini. Il prend la forme de matrices des risques qui identifient clairement les points de contrôle pour éviter les dysfonctionnements.

En conclusion, l'année 2015 marque l'achèvement du contrôle interne de l'OTIF. Seul reste à parachever le contrôle de conformité. En effet, même si beaucoup d'actions ont déjà été conduites, il faut laisser le temps aux nouvelles procédures de s'installer dans le temps et dans les habitudes quotidiennes.

Pour autant, il est possible de dire que l'objectif 13 est désormais atteint. L'OTIF étant désormais dotée d'un contrôle interne standardisé, dit de niveau 3 :

- L'organisation et les procédures sont définies et mises en place.
- Les procédures sont documentées et communiquées au personnel.
- Les faiblesses du contrôle interne doivent cependant être détectées par des tests conduits régulièrement.

Contrôle financier  
en cours de  
finalisation

Contrôle de  
conformité sur le  
chemin critique

Contrôle  
opérationnel  
finalisé

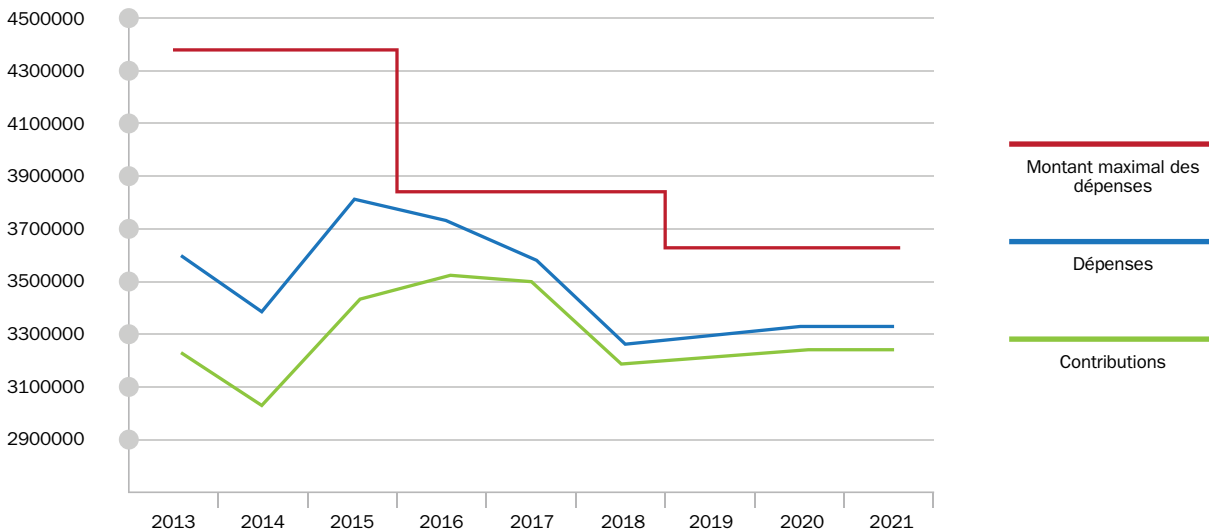
Un contrôle interne finalisé

## L'OTIF en chiffres : un budget stabilisé

Sur le plan budgétaire, les efforts menés en 2014 et 2015 ont permis la validation par l'Assemblée générale de septembre 2015 d'un plafond de dépense en nette baisse à hauteur de 3,85 millions de CHF entre 2016 et 2018, à comparer avec un plafond de 4,375 millions de CHF entre 2013 et 2015. La période 2016-2018 sera utilisée pour se rapprocher progressivement du nouveau plafond fixé pour la période 2019-2021, à hauteur de 3,65 millions de CHF. L'objectif 14 est donc aujourd'hui atteint, avec une trajectoire budgétaire prévisionnelle qui s'impose au Secrétariat et qui inclut un objectif chiffré de stabilité des contributions pour les États membres.

### OBJECTIF n° 14

Stabiliser le budget de l'Organisation



Évolutions budgétaires 2013-2021 (en CHF)

Par ailleurs, la situation financière générale de l'OTIF est très satisfaisante avec un fonds de roulement stable à hauteur de 6,8 millions de CHF – soit près de 2 ans d'activité – et un besoin en fonds de roulement maîtrisé (356 000 CHF), en baisse régulière du fait d'un meilleur taux de paiement de la part de nos membres. Il faut en particulier souligner l'évolution de la situation internationale de la République islamique d'Iran, qui lui a permis de résorber en quelques mois ses dettes envers l'OTIF.

L'Organisation peut donc envisager avec sérénité ses évolutions futures, avec la capacité à financer les investissements structurels sans peser sur les contributions.

Actif = Emplois	2015	Passif = Ressources
<b>Emplois stables</b> 1 418 kCHF <i>Immobilisations 1 418 kCHF</i>	<b>FR</b> 6 812 kCHF	<b>Ressources durables</b> 8 230 kCHF <i>Fonds propres 7 413 kCHF</i> <i>Dettes financières 0 kCHF</i> <i>Provisions réglementées 817 kCHF</i>
<b>Actif circulant</b> 560 kCHF		<b>Passif circulant</b> 194 kCHF
<b>Trésorerie active</b> 6 446 kCHF <i>Liquidités 5 864 kCHF</i> <i>Titres 582 kCHF</i>	<b>NET</b> 6 446 kCHF	<b>Trésorerie active</b> 0 kCHF

La situation financière de l'OTIF

## La politique de communication en 2015

Au cours de cette année 2015, le Secrétariat de l'OTIF a intégré deux nouveaux agents au sein du département de la communication, qui a ainsi pu proposer et implémenter une stratégie, un plan de communication et une charte graphique pour l'Organisation.

La charte a été le point de départ d'une identité visuelle modernisée. À la lumière des principes de design graphique, les outils traditionnels de communication de l'OTIF ont été revisités un par un, qu'il s'agisse des modèles de présentation PowerPoint ou des modèles de lettre circulaire en passant par le Bulletin, le logo et les cartes. Choissant d'honorer la mémoire de l'artiste suisse Hans Erni décédé cette même année ; le Secrétariat a continué d'utiliser un des motifs de la remarquable fresque murale de l'artiste située dans le hall d'entrée de l'Organisation. Ce motif est une mise en scène de l'histoire de l'Homme et des transports. On le retrouve sur le programme de travail et le rapport d'activité notamment. Il est aussi une métaphore de l'Organisation, première et plus ancienne organisation intergouvernementale du secteur du rail qui existe, résolument présente et tournée vers l'avenir.

Parallèlement, les outils fondamentaux de diffusion du Bulletin et des communiqués de presse se sont consolidés. Les listes de diffusion ont été revisitées : le nombre de contacts recevant le Bulletin a augmenté de 50 % et le taux de fiabilité de la liste de diffusion est passé de 67 % à 92 %. De plus, en interne, la communication est devenue partie intégrante des processus de travail. C'est ainsi que cinq procédures internes sont venues définir les principaux supports de communication du Secrétariat et les articuler avec les différents processus opérationnels. À cette occasion, il est à noter que la ligne éditoriale du Bulletin a été confirmée et précisée. Celui-ci apporte ainsi au lecteur un éclairage sur les activités de l'Organisation et sur les évolutions de la réglementation de l'OTIF, tout en privilégiant des analyses de fond sur les grands sujets du transport ferroviaire international.

Enfin, lancée en 2014 et terminée fin 2015, la première enquête de satisfaction organisée auprès des participants aux réunions de l'OTIF a été dépouillée et analysée. Le nombre de questionnaires reçus a permis d'obtenir des résultats représentatifs. Dans l'ensemble, la satisfaction des participants aux réunions de l'OTIF est égale ou supérieure à 70 % sur tous les sujets. Ces résultats ont notamment été utilisés pour déterminer des actions du programme de travail 2016-2017.



**Sarah Pujol**  
Chef du département  
communication

### OBJECTIF n° 15

Accroître l'attractivité et  
la visibilité de l'OTIF

#### La Communication en 2015 en quelques chiffres :

110 mises à jour de  
documents sur le site  
internet  
11 communiqués de  
presse  
30 articles publiés dans  
le Bulletin  
20 créations  
d'illustrations et  
schémas  
8 conceptions de mises  
en page de documents  
200 clés USB distribuées

**Éditeur :**

OTIF - Organisation  
intergouvernementale pour les  
transports internationaux  
ferroviaires

**Concept et maquette :**

Sarah Pujol, Valerio Compagnone

---

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

Gryphenhübeliweg 30 CH-3006 Berne

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

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

Gryphenhübeliweg 30 CH-3006 Berne

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