

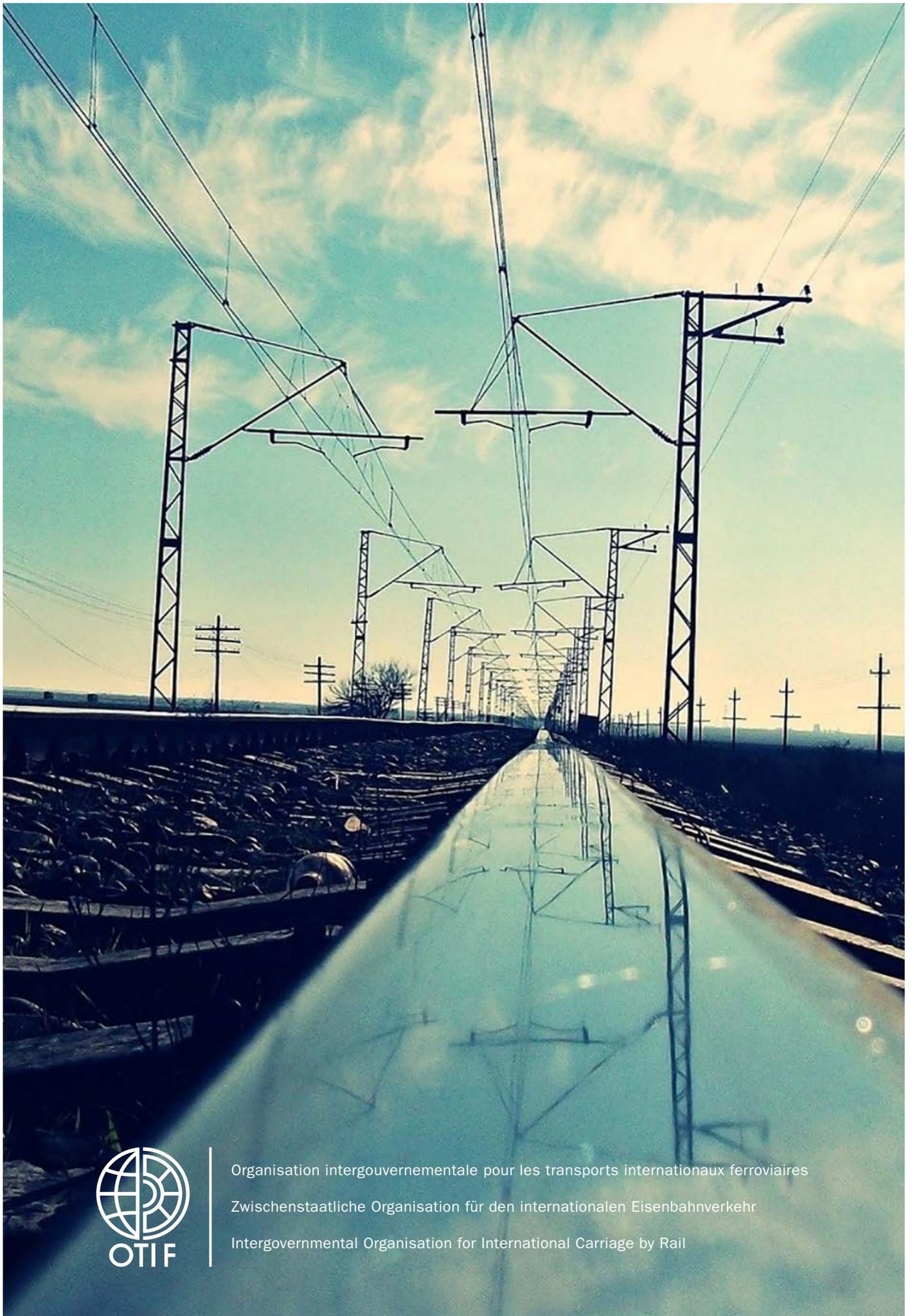


OTIF

PROGRAMME
DE TRAVAIL

2016 - 2017





Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

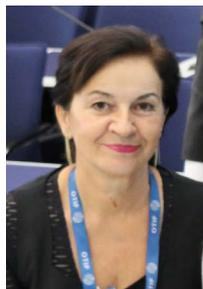
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

TABLES DES MATIÈRES

INTRODUCTION	
1 LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES	6
2 L'OTIF : UN FORUM POUR LE DÉVELOPPEMENT D'UN DROIT FERROVIAIRE GLOBAL	8
L'OTIF au cœur de l'harmonisation de la réglementation ferroviaire	8
Étendre l'application de la COTIF	10
Calendrier prévisionnel	10
3 PROMOUVOIR UN DROIT UNIFORME DES CONTRATS	11
Moderniser et améliorer les contrats de transport	11
Mettre en œuvre les recommandations de l'étude sur les corridors	12
Développement de nos partenariats	14
Calendrier prévisionnel	14
4 PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE EN SÉCURITÉ	15
Veiller à l'équivalence des dispositions de la COTIF avec celles de l'UE	15
Développer l'interopérabilité au-delà de l'UE	16
Accompagner la mise en œuvre de la réglementation	18
Calendrier prévisionnel	19
5 PROMOUVOIR LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ DES MATIÈRES DANGEREUSES	20
Mettre à jour le RID en fonction des évolutions techniques	20
Finaliser le processus d'harmonisation avec l'Annexe II du SMGS et développer les partenariats	21
Mettre en cohérence la réglementation en préparant l'avenir	23
Calendrier prévisionnel	25
6 UNE ORGANISATION APPRENANTE POUR LE SECRÉTARIAT DE L'OTIF	26
Optimiser la gestion financière et les ressources humaines	26
Améliorer la gestion des compétences et la communication interne	27
L'OTIF sur le web 2.0	29
Calendrier prévisionnel	30

INTRODUCTION



Branka NEDELJKOVIĆ
Présidente du Comité
administratif



François DAVENNE
Secrétaire général
de l'OTIF

Le développement du transport ferroviaire sur les longues et très longues distances est l'une des conditions de réalisation des objectifs de lutte contre le réchauffement climatique. De surcroît, c'est également un vecteur d'échanges et de développement entre les pays d'Asie centrale, la Chine intérieure et l'Europe. Par ses capacités structurantes, le ferroviaire est en effet l'outil privilégié pour intégrer au marché mondial l'ensemble des pays que devrait traverser la future route de la soie.

Aujourd'hui, l'OTIF, renforcée par l'adhésion de l'Union européenne, offre à ses États membres une passerelle pour réaliser dans des conditions uniformes leurs transports internationaux ferroviaires.

Cependant, un réseau international pour le transport ferroviaire est encore une réalité en construction :

- au sein l'Union européenne, bien sûr, où le mouvement de constitution d'un marché intégré repose avec acuité les questions liées au droit uniforme et à son application ;
- mais aussi au-delà de l'Union européenne, avec des investissements forts comme le doublement des chemins de fer turcs à l'horizon 2020, ou encore le futur réseau intégré du Conseil de coopération du Golfe.

Devenir un véritable réseau : connecté, uniforme et interopérable ; tel est le défi de ce siècle pour le transport ferroviaire à l'international.

C'est à cette mission que s'attache désormais l'OTIF, portée par sa raison d'être définie par ses équipes et validée par son Comité administratif :

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

Le présent programme de travail, résultat de la réflexion des équipes de l'OTIF, est une œuvre collective. Il offre des objectifs ambitieux mais réalistes, car portés par les analyses de l'ensemble de nos experts et un processus de réflexion interdisciplinaire.

Enfin, l'année 2016, qui marquera l'achèvement du processus de réorganisation du Secrétariat permettra à l'Organisation d'aborder ces défis avec les moyens nécessaires. Les deux années qui viennent seront l'occasion pour le Secrétariat de l'OTIF de terminer sa mue pour devenir une organisation apprenante. Nous placerons ainsi au premier rang de nos priorités notre valeur ajoutée pour nos États membres.

Résultats du Comité administratif pour la période 2014-2015 vis-à-vis du programme de travail de l'OTIF

Introduction

En 2014 et 2015, le Comité administratif s'est réuni à quatre reprises, toujours à Berne sauf pour sa 121^e session qui s'est tenue à Belgrade en mai 2014 sur invitation de la délégation serbe. Pour cette période, la définition, la mise en œuvre et le suivi des recommandations de l'audit organisationnel ont formé la pierre angulaire des activités du Comité, qui a d'autre part soutenu le Secrétariat de l'OTIF dans la restructuration de sa gestion.



Monique VAN WORTEL
Présidente du CA de
2013 à 2015

Mise en œuvre de l'audit organisationnel

Le Comité administratif a chargé le Secrétaire général de mettre en œuvre les premières conclusions de l'audit organisationnel, qui a été mené à la demande de la 11^e Assemblée générale de 2012. Premièrement, le Comité a activement travaillé à la mise en place de l'organisation-cible avec un organigramme simplifié afin de mieux attribuer les tâches et de mettre davantage l'accent sur les activités opérationnelles de l'OTIF. Deuxièmement, il a approuvé la mise en place de processus critiques, comme le renforcement du contrôle de la gestion financière visant à stabiliser le budget. Troisièmement, le Comité a également approuvé le Statut du personnel révisé qui est entré en vigueur en juillet 2014. Enfin, il a travaillé à la modélisation des activités dans le but d'optimiser les ressources liées aux priorités de l'Organisation. Par suite, le budget structurel a augmenté de 15 %.

Knowledge Management

Avec l'approbation du Comité administratif, un véritable processus de *knowledge management* a été mis en œuvre par le Secrétariat de l'OTIF en 2014-2015. La gestion interne de l'Organisation a été améliorée avec la mise en place d'un outil partagé de planification des tâches. Une culture managériale a également été développée grâce à la définition et à l'harmonisation des cahiers des charges et à un meilleur traitement des documents permettant de partager les informations plus efficacement. Enfin, les procédures internes ont été mieux gérées et des évaluations internes et externes des performances réalisées.

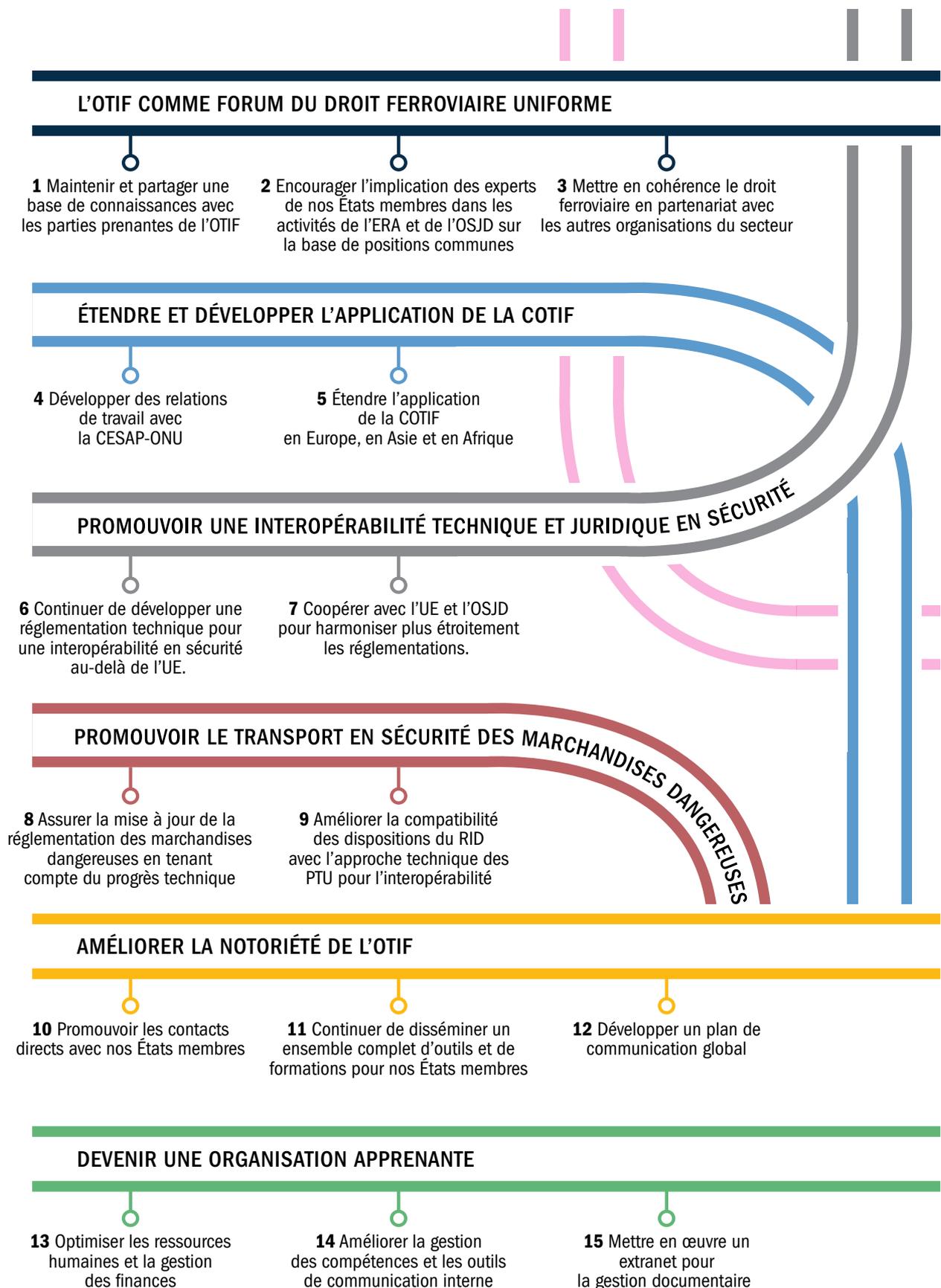
Politique de communication

Le Comité a poursuivi ses travaux en matière de ressources humaines. Début 2015, il a approuvé le recrutement d'un chef de la communication, chargé de la création d'une politique de communication. Une rubrique a été créée dans le budget pour la communication. Divers séminaires ont été organisés pour promouvoir le travail de l'Organisation, dont celui des 11 et 12 novembre 2014 à Téhéran. Enfin, un nouvel élan a été donné au bulletin et la modernisation du site internet a été lancée.

En conclusion

En ma qualité de présidente du Comité administratif pour 2013-2015, je suis fière de la réelle coopération des membres du Comité avec le Secrétariat de l'OTIF. Avec le soutien du Comité, l'Organisation a pu faire de gros progrès dans la restructuration de sa gestion et devenir une organisation apprenante. Le principal défi à relever à l'avenir sera d'assimiler complètement les résultats de la mise en œuvre de l'audit organisationnel dans la culture de l'Organisation. Il ne fait pour moi aucun doute qu'elle y parviendra.

1 LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES



Les objectifs pour 2016-2017 présentent une forte continuité avec ceux fixés à la suite du processus de réorganisation. Cependant, la période qui s'ouvre étant riche en opportunités nouvelles pour développer le rôle de l'Organisation, ils ont été revus en profondeur de façon à faire apparaître plus clairement :

- l'objectif d'étendre l'OTIF en Asie et au Moyen-Orient ;
- la nécessité de généraliser l'interopérabilité technique et juridique.

L'OTIF a ainsi vocation à devenir un forum pour un droit ferroviaire global, portée par sa légitimité historique et par la qualité de ses partenariats.

Ces objectifs sont déclinés dans les différentes parties du programme de travail. Les 15 objectifs opérationnels servent à évaluer le succès de la stratégie. Pendant les deux ans qui viennent, les rapports d'activité annuels permettront de décrire l'avancement de ces différents axes.



© 2016 OTIF

OBJECTIF 12

Développer un plan de communication global

Une communication pour l'OTIF

La stratégie et le plan de communication lancés en 2015 ont pour objet de communiquer sur la valeur des travaux de l'Organisation et sur la différenciation de l'OTIF au sein d'un univers ferroviaire en mutation.

Dans ce contexte, s'appuyant sur une observation rigoureuse des moyens de communication existants ainsi que sur une analyse SWOT (forces, faiblesses, opportunités, menaces), la stratégie et le plan de communication se déclinent selon des mots-clés, des objectifs et des phases de réalisation précises et partagées par les équipes. Il s'agira ainsi selon une méthode cyclique éprouvée que l'on pourrait résumer en quatre mots – proposition, consultation, évaluation, amélioration – de mettre en œuvre pour l'OTIF une communication en mouvement flexible et adaptable aux impératifs stratégiques et évolutions extérieures. La stratégie de communication poursuit les quatre objectifs suivants :

- Permettre à l'OTIF d'être identifiée sur la scène internationale comme acteur qui œuvre pour un droit ferroviaire uniforme : Identification.
- Valoriser l'OTIF et ses travaux pour accompagner la dynamique de développement et d'extension de la COTIF : Attractivité.
- Améliorer la visibilité des actions du Secrétariat et de ses sections par l'ouverture : Transparence.
- Permettre à l'OTIF d'être perçue comme un forum propice au développement des transports internationaux ferroviaires : Notoriété.

2 L'OTIF : UN FORUM POUR LE DÉVELOPPEMENT D'UN DROIT FERROVIAIRE GLOBAL

Le Secrétariat de l'OTIF s'est fortement engagé dans la définition d'un droit uniforme eurasiatique, en participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) à Genève et en travaillant à un droit harmonisé pour les matières dangereuses en étroite partenariat avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD).

OBJECTIF 7
Coopérer avec l'UE et l'OSJD
pour harmoniser plus étroitement
les réglementations

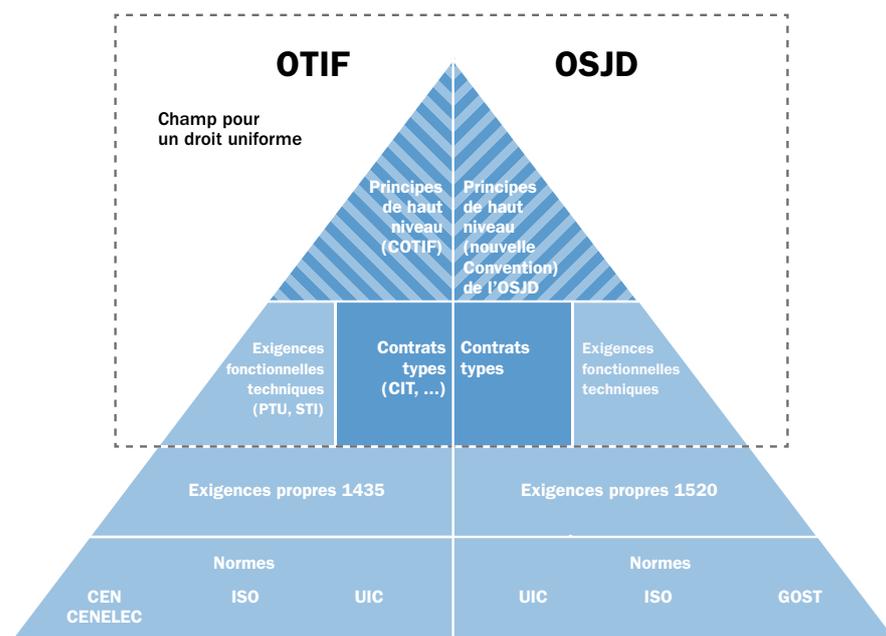
L'OTIF AU COEUR DE L'HARMONISATION DE LA RÉGLEMENTATION FERROVIAIRE

La période actuelle est marquée par une renaissance de l'intérêt pour le développement du mode ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et pour le développement progressif d'un réseau international uniforme et interopérable.

Or les réseaux actuels sont les héritiers de la constitution des grands monopoles nationaux. La vision des opérateurs était d'établir des réseaux nationaux avec des solutions techniques et juridiques propres. L'OTIF a œuvré depuis sa fondation en 1893 à rapprocher ces antagonismes et à bâtir des passerelles entre ses États membres. L'heure est aujourd'hui à la constitution de réseaux régionaux et au développement de nouvelles routes terrestres à l'échelle mondiale, comme le projet de route de la soie. La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), par sa flexibilité et le caractère moderne de ses règles juridiques comme techniques, est le logiciel commun de cette mondialisation ferroviaire.

Cela passe par un travail volontariste avec nos grands partenaires.

Dans le cadre de notre arrangement administratif avec la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (AFE), nous continuerons à travailler en étroite partenariat au développement de l'interopérabilité au-delà de l'Union européenne. L'OTIF possède par ailleurs un corpus de règles uniformes régissant les contrats



Définition du champ pour l'élaboration d'un droit uniforme

de transports et le transport des marchandises dangereuses pour la communauté de ses États membres, qu'il convient de continuer à affirmer.

Dans le cadre de la position commune de 2003, que nous souhaitons développer et actualiser ensemble, le Secrétariat de l'OTIF travaillera avec le Comité de l'OSJD à harmoniser pragmatiquement les règles juridiques et techniques de haut niveau qui régissent le transport ferroviaire international. La nouvelle convention de l'OSJD en cours de finalisation permettra en effet de distinguer de manière plus claire le niveau des règles générales (dispositions-cadres des contrats de transport et principes d'interopérabilité) du détail des standards techniques.

Ce travail fondamental nécessitera bien sûr un partenariat étroit notamment avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union des industries ferroviaires européenne (UNIFE) pour articuler les différentes couches nécessaires à la constitution d'un réseau global dont l'OTIF souhaite être un des promoteurs.

À la différence d'autres organisations, l'OTIF s'appuie sur le droit national de ses membres pour garantir l'application effective de la réglementation. C'est une force pour permettre l'extension d'un corpus de règles partagées. Cela signifie cependant de maintenir une base de connaissances commune et de permettre des interactions continues entre les experts de nos États membres mais aussi entre les différentes parties prenantes.

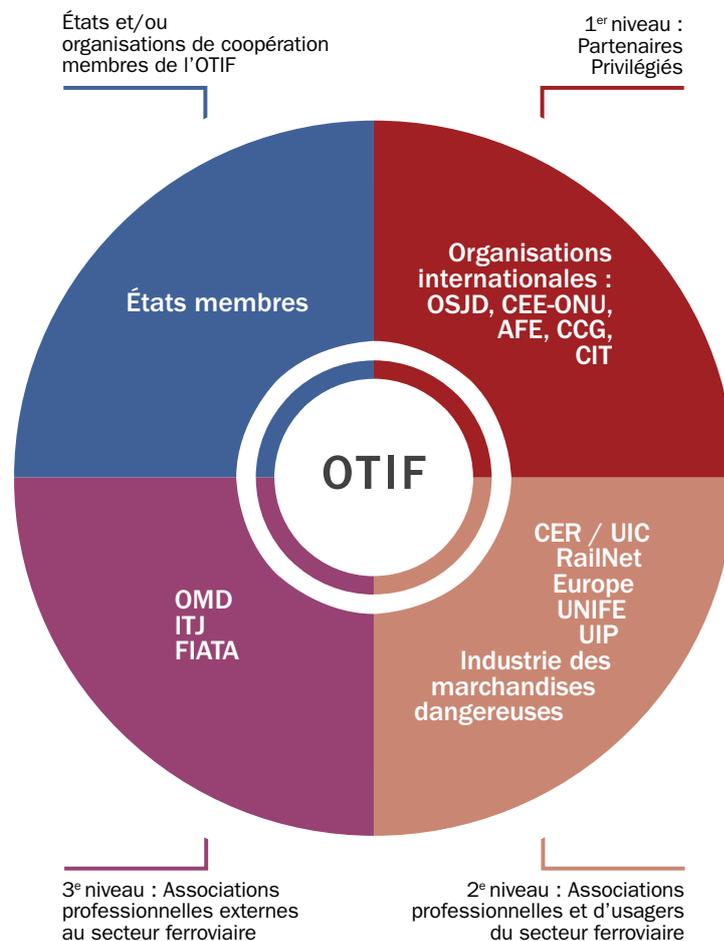
Au cours des deux années à venir le Secrétariat approfondira ses relations avec ses partenaires en respectant la priorité donnée à ses États membres.

OBJECTIF 1

Maintenir et partager une base de connaissances avec les parties prenantes de l'OTIF

L'OTIF s'impliquera dans des actions de dissémination qui prendront la forme de séminaires régionaux mais aussi de rédaction de guides d'application juridiques et techniques. Ces actions sont par nature partenariales, car au-delà des grands principes d'organisation qui sont exprimés dans la COTIF et ses annexes, il est nécessaire d'intégrer dans cette base de connaissances les contrats types du CIT et les procédures opérationnelles de l'UIC.

Les actions conduites viseront à mieux faire comprendre d'une part les solutions institutionnelles nécessaires à la mise en œuvre réglementaire et d'autre part les aspects pratiques, afin d'incarner le droit uniforme de la COTIF. Une attention particulière sera donnée en 2016 aux pays du Maghreb, pour lesquels de telles actions n'ont pas été entreprises depuis plus de 10 ans.



Les partenariats de l'OTIF

ÉTENDRE L'APPLICATION DE LA COTIF

La COTIF s'étend. De fait, elle correspond à un droit des transports moderne qui laisse une large place à la liberté contractuelle et à l'innovation, tout en étant opposable et d'application impérative. Ce mouvement est important pour le développement des transports ferroviaires comme réseau.

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

- Approfondir les relations avec les États membres du Conseil de coopération du Golfe (CCG). Le mémorandum d'accord signé en mars 2014 devrait permettre de participer à la définition des règles techniques et juridiques du futur réseau intégré. Avec l'adhésion d'au moins un des États de la région, le CCG pourrait adhérer en tant qu'organisation régionale d'intégration économique à la COTIF.
- Développer une stratégie d'adhésion pour les pays d'Asie centrale, qui sont au cœur de la mise en place progressive de la route de la soie.
- Nouer des contacts avec la Chine, dont les orientations techniques et juridiques pour le ferroviaire sont par bien des aspects proches de l'esprit de la COTIF. En particulier, les normes techniques sont très proches des prescriptions techniques uniformes (PTU) et un rapprochement juridique permettrait de faciliter les échanges de véhicules et les procédures d'autorisation.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

3 mai 2016	Séminaire à Bakou pour la région de l'Asie centrale
30 et 31 mars 2016	Séminaire technique à Ankara
mi-2016	Participation à la revue de projet pour les chemins de fer intégrés du CCG à Riyad
mi-2016	Rédaction progressive de guides d'application et d'outils de formation
automne 2016	Séminaire à Tunis pour la région du Maghreb
premier semestre 2017	Séminaire en Chine

OBJECTIF 5

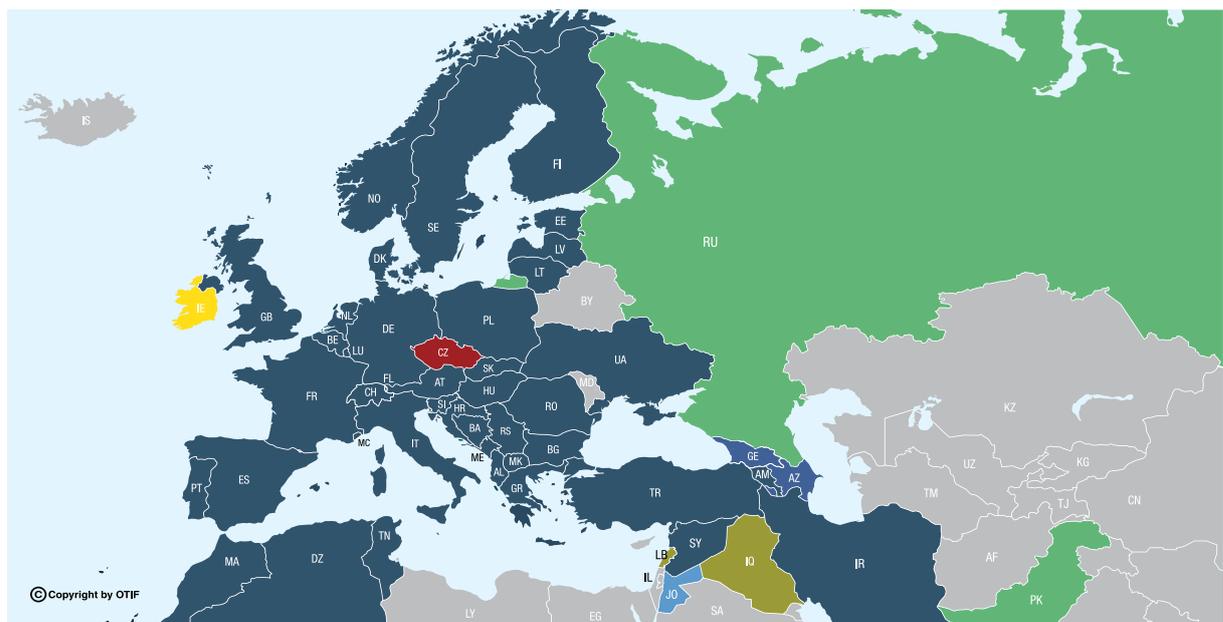
Étendre l'application de la COTIF en Europe, en Asie et en Afrique

2016-2017 : Valoriser et rayonner

Séminaires, ateliers et conférences sont autant d'événements qui permettent au Secrétariat de l'OTIF de valoriser la COTIF et d'augmenter la notoriété de l'Organisation.

Qu'il s'agisse de manifestations organisées pour étendre le périmètre de la COTIF ou pour transmettre un savoir pratique afin d'améliorer son application, les séminaires, ateliers et conférences sont vecteurs de coopération et de partenariat avec les divers acteurs du monde ferroviaire.

Créer, organiser, coorganiser ou participer, quels que soient les degrés d'implication, une attention particulière sera accordée à la qualité des supports présentés, à la recherche de l'interactivité avec les participants et à la visibilité de l'événement par des annonces et articles.



Tous les appendices de la COTIF (41)*	Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2)	Sans CIV/RID/UV/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)

3 PROMOUVOIR UN DROIT UNIFORME DES CONTRATS



Carlos del Olmo
Chef de la section
juridique

MODERNISER ET AMÉLIORER LES CONTRATS DE TRANSPORT

Les appendices juridiques de la COTIF offrent aux différents contrats nécessaires à la réalisation des transports ferroviaires un cadre harmonisé reconnu par les professionnels sur l'ensemble de l'aire géographique couverte. Il convient donc de faire évoluer ces derniers avec une grande prudence, puisqu'ils servent de support à des milliers de contrats quotidiens qui règlent l'ensemble des questions de responsabilité.

CIV

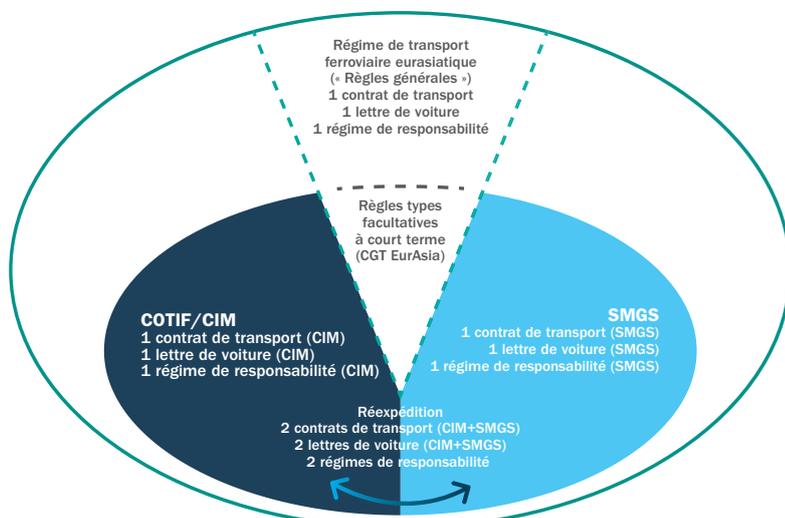
Concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV), il n'est ainsi pas envisagé d'évolutions majeures. Pour autant, l'OTIF travaillera à une meilleure harmonisation avec ses partenaires.

Avec l'Union européenne, d'une part, dans le cadre d'une probable révision du règlement n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, nous avons pour objectif commun de rendre à nouveau indépendantes les questions contractuelles de droit privé traitées dans les RU CIV – aujourd'hui annexées au règlement – et les questions de protection et d'information des voyageurs, qui relèvent du droit public de l'Union. Dans cette optique, le Secrétariat de l'OTIF sera impliqué en amont dans le processus de révision. Il s'agira de trouver avec la Commission européenne la meilleure solution pour réaliser cette déconnexion, qui devrait rendre le droit applicable plus lisible pour le secteur.

Avec l'OSJD, d'autre part, nous travaillerons, en partenariat étroit avec le CIT, à l'analyse et à l'harmonisation des régimes de responsabilités.

CIM

Le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) est le support du renouveau du fret ferroviaire international, qui est une des priorités pour l'Organisation. À la suite des travaux



Un droit interface entre CIM et SMGS

OBJECTIF 7

Coopérer avec l'UE et l'OSJD pour harmoniser plus étroitement les réglementations

Le Protocole de Luxembourg

Le Protocole de Luxembourg à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles a été adopté lors d'une 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 prises sur le matériel roulant ferroviaire par les financeurs. Dans ce cadre, un registre opérationnel devra être établi ainsi qu'une autorité de surveillance dudit registre.

Le Protocole de Luxembourg n'est pas encore entré en vigueur car les quatre ratifications nécessaires ne sont pas encore réunies. 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.

En 2016 et 2017, le Secrétariat de l'OTIF aura comme objectif de préciser les missions de l'OTIF comme secrétariat de l'Autorité de surveillance. À cet effet, des discussions approfondies avec la Commission préparatoire seront menées afin de 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. Ces textes seront soumis à l'approbation et à la signature du Comité administratif.

Parallèlement, le Secrétariat continuera à participer à la stratégie mise en place pour promouvoir la ratification du Protocole. En fonction des résultats de cette promotion en termes de ratification, il conviendra de définir avec la Commission préparatoire la méthode de certification du Registre à retenir.

initiés dans le cadre du programme de travail 2014-2015, l'OTIF définira en partenariat avec le CIT un cadre légal moderne et efficace pour la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique, qui est un des moyens privilégiés d'améliorer la productivité des services de fret. Dans ce contexte, un travail interdisciplinaire sera lancé avec le département technique pour garantir que la normalisation des données offertes par la STI ATF soit correctement prise en compte dans le processus. Au demeurant, l'OTIF collaborera tant avec l'Agence ferroviaire européenne qu'avec l'OSJD pour promouvoir un cadre euro-asiatique unique pour les échanges de données.

Enfin, le Secrétariat continuera à s'impliquer dans le processus de droit interface entre les CIM et le SMGS sous l'égide de la CEE-ONU.

CUI

L'achèvement de la révision du contrat d'utilisation de l'infrastructure en 2016 permettra de disposer d'un instrument adapté aux relations entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires au sein de l'Union européenne et au-delà, pour les pays qui ont choisi le modèle de séparation. Le champ d'application sera simplifié et permettra ainsi de régler de façon uniforme la succession de contrats nationaux qui seuls permettent aujourd'hui de réaliser des sillons internationaux.

COTIF

Dans l'optique de permettre une mise en œuvre cohérente et rapide des modifications apportées à la COTIF et à ses appendices, le service juridique entreprendra une étude sur la faisabilité d'une adaptation de l'article 34 de la COTIF qui permette l'application des modifications votées à l'Assemblée générale dans un délai fixe.

METTRE EN ŒUVRE LES RECOMMANDATIONS DE L'ÉTUDE SUR LES CORRIDORS

Réalisée en 2014 et 2015, l'étude sur les corridors qu'a entreprise le Secrétariat de l'OTIF avait pour objectif, à travers l'étude de deux corridors euro-asiatiques, de déterminer dans quels domaines l'Organisation pouvait apporter une véritable valeur ajoutée à la constitution de ces routes, qui vont constituer le réseau fédérateur du trafic ferroviaire à l'échelle intercontinentale. Les travaux ont en grande partie reposé sur une jeune experte ukrainienne, M^{me} Galushko, assistée par les experts du Secrétariat.

OBJECTIF 3

Travailler avec les autres organisations partenaires sur la mise en cohérence du droit ferroviaire



De cette étude, il ressort que l'OTIF est attendue sur quatre 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 étroit partenariat avec l'Agence ferroviaire européenne 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 formation est également identifié 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 de l'Asie centrale.

Ces développements ne sont bien sûr possibles qu'en mettant à jour la position commune du 12 février 2003 qui est à la base de nos relations avec l'OSJD. Celle-ci nous a permis de mettre en œuvre le processus qui a débouché sur la lettre de voiture commune CIM/SMGS et sur l'harmonisation de la réglementation des marchandises dangereuses. Il convient aujourd'hui de la moderniser et de lui donner de nouveaux objectifs. Les relations constructives avec l'OSJD devraient nous permettre de mener à bien cet objectif.





DÉVELOPPEMENT DE NOS PARTENARIATS

Moyen-Orient

Notre partenariat avec le CCG devra se renforcer sur les aspects contractuels. En effet, avec la réalisation du réseau structurant qui va relier les différents États, la question des contrats applicables va se poser avec acuité. Le département juridique, en liaison avec le CIT, apportera son expertise à la fois dans le cadre de séminaires et de groupes de travail ad hoc, mais aussi en étant associé aux revues de projet organisées par le CCG.

OBJECTIF 4
Développer des relations de travail
avec la CESAP-ONU

Asie

Le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, qui se réunit du 23 au 25 février 2016 à Genève devrait valider le contenu du projet de droit interface CIM/SMGS réalisé dans le cadre du groupe de travail ad hoc de la CEE-ONU. Il apparaît cependant que la définition des conditions de son application et de son système de gestion demandera encore de nombreux mois de discussions, sans parler des processus juridiques internes des États. L'OTIF apportera toute son expertise à ce projet, en partenariat avec le CIT.

Le département juridique s'impliquera progressivement dans le travail de promotion de la COTIF auprès de la CESAP-ONU, en participant à des séminaires d'information liés au développement par cette dernière d'un cadre de coopération pour la facilitation ferroviaire.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

mai 2016	Groupe de travail CUI
février, septembre et octobre 2016	Commission pour la politique des transports et la stratégie de développement de l'OSJD
juin 2016	Conférence des ministres de l'OSJD
avant fin 2016	Organisation de groupes de travail pour la révision de la position commune
fin 2016	Groupe de travail CIM
fin 2016	Participation faux revues de projet du CCG
2017	Séminaire dans le cadre de la CESAP-ONU
troisième trimestre 2017	Commission de révision

4 PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE EN SÉCURITÉ



Bas Leermakers
Chef de la section
technique

VEILLER À L'ÉQUIVALENCE DES DISPOSITIONS DE LA COTIF AVEC CELLES DE L'UE

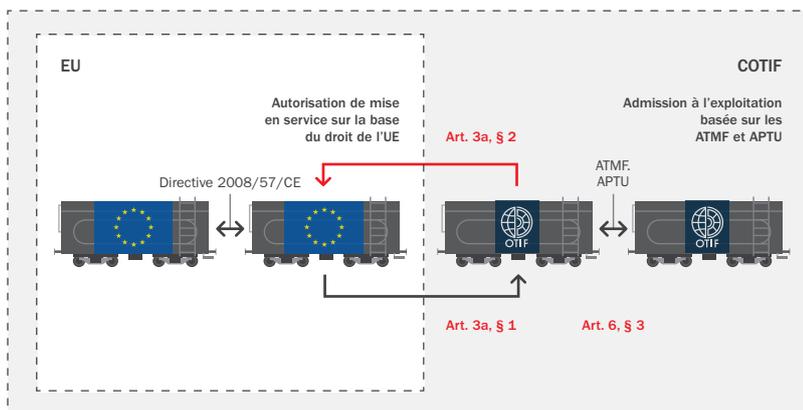
Dès leur conception, les dispositions techniques de la COTIF sont équivalentes à celles de l'UE. L'UE et l'OTIF ont développé un ensemble de règles modernes qui constitueront une base solide pour les évolutions et innovations du secteur ferroviaire.

Par le passé, la description de solutions techniques détaillées étaient le fondement de l'harmonisation internationale et ne laissaient que peu de place à l'innovation et à l'adaptation aux besoins du marché. Le concept moderne des prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'OTIF se distingue par une définition précise des responsabilités et n'impose des solutions techniques que lorsqu'elles sont nécessaires à la compatibilité, par exemple entre les véhicules et l'infrastructure. Les règles sont conçues autant que possible comme des exigences fonctionnelles et non comme des solutions techniques imposées, afin de permettre l'innovation.

Maintenant qu'un large corpus de règlements techniques (15 documents pour un total d'environ 750 pages) a été constitué, il importe d'assurer leur mise à jour régulière.

En effet, l'article 3a des ATMF régit les interactions entre les ATMF et d'autres accords internationaux, en particulier les règles pour l'autorisation des véhicules au sein de l'Union européenne. Les ATMF fixent les conditions auxquelles les véhicules admis à l'exploitation en dehors de l'UE sont également réputés autorisés en son sein, et vice versa. Pour que ces principes fonctionnent, il faut que les règles applicables soient harmonisées entre l'UE et l'OTIF. Les règles techniques étant révisées périodiquement, leur développement constitue une charge de travail constante.

En termes de méthode, pour ne pas dupliquer les débats, les États membres sont convenus au sein de la Commission d'experts techniques (CTE) de l'OTIF de travailler à titre principal sur la meilleure manière de transposer les dispositions de l'UE dans la COTIF. Cette méthode permet au Secrétariat de l'OTIF de travailler avec



L'échange de véhicule dans les ATMF

OBJECTIF 6

Continuer de développer une réglementation technique pour une interopérabilité en toute sécurité au-delà de l'UE

ATMF et APTU

L'objectif premier des ATMF, appendice G à la Convention, est d'établir les règles d'admission des véhicules au trafic international. Le principe est que tout État partie est compétent pour accorder une admission internationale à un véhicule et que cette admission est reconnue par l'ensemble des autres États parties. Pour que cela fonctionne, il importe que tous les États parties appliquent les procédures et normes d'admission de façon identique. Tous les acteurs doivent être certains que la conformité de l'ensemble des véhicules admis en vertu des ATMF est évaluée selon les mêmes règles et avec le même degré de précision, quel que soit l'endroit où ils sont pour la première fois admis.

Les règles techniques et de procédure selon lesquelles un véhicule est admis en trafic international sont élaborées conformément aux APTU, appendice F à la Convention.

Le principe fondateur est que si un véhicule remplit toutes les conditions applicables établies et en vigueur conformément aux APTU, alors il est admis au trafic international dans tous les États appliquant les ATMF.

une équipe relativement restreinte.

La valeur ajoutée du Secrétariat dépend ainsi de sa capacité à développer une réglementation technique cohérente et juridiquement opposable au-delà de l'UE.

Des experts désignés de l'OTIF sont ainsi invités à participer aux réunions de l'Agence ferroviaire européenne pour y représenter les intérêts de tous les États parties de l'OTIF non membres de l'UE et pouvoir influencer les évolutions au sein de l'UE. Le représentant de l'OTIF est généralement un membre du Secrétariat, mais peut également être un expert de l'un des États membres de l'Organisation.

Des adaptations des dispositions élaborées par l'UE sont nécessaires pour la COTIF, en raison notamment des différences entre le droit de l'UE et la COTIF. Les dispositions de l'UE relatives à l'ouverture du marché et à la concurrence, par exemple, requièrent la séparation organisationnelle de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire d'infrastructure, alors que cette séparation n'est pas requise par la COTIF. L'analyse des adaptations nécessaires pour atteindre le même niveau de sécurité par le biais d'une définition claire des responsabilités est débattue aux réunions du groupe de travail permanent WG TECH et validée par la CTE.

DÉVELOPPER L'INTEROPÉRABILITÉ AU-DELÀ DE L'UE

Apporter aux États membres les dispositions harmonisées qui leur sont nécessaires pour organiser le trafic international de la manière qu'ils préfèrent.

À l'heure actuelle, les règlements techniques existants de la COTIF traitent principalement de l'admission des véhicules et très peu des procédures d'exploitation et de sécurité. Le Secrétariat de l'OTIF est d'avis qu'il serait dans l'intérêt des États membres que la COTIF soit encore enrichie de manière à livrer une base pour l'interopérabilité sur laquelle des États voisins pourrait s'appuyer pour la circulation de trains frontaliers. La mise en œuvre de l'interopérabilité entre deux États demande une harmonisation en profondeur du fonctionnement de leurs systèmes ferroviaires, laquelle a des répercussions non seulement sur le trafic international, mais aussi sur le trafic national. À ce titre et pour des raisons de souveraineté nationale, chaque État devrait rester libre de choisir s'il désire l'interopérabilité sur son territoire et, si tel est le cas, si elle doit reposer sur la coopération ou l'ouverture du marché.

Il serait irréaliste de supposer que tous les paramètres requis pour la pleine interopérabilité pourraient à brève échéance être définis dans le système COTIF, mais la spécification de paramètres techniques dans les prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'OTIF ces dernières années constitue des débuts prometteurs. Tout un ensemble de PTU est désormais disponible à l'échelle de l'OTIF pour les wagons de marchandises, les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs, ainsi que pour leurs procédures d'agrément. En plus des paramètres techniques, les ATMF et les PTU déterminent également certaines tâches élémentaires des



Interopérabilité et échange des véhicules

L'interopérabilité, permet à un train entier de franchir une frontière et de continuer à circuler sur le réseau du pays voisin, sans avoir à s'arrêter et en restant sous le contrôle d'une seule entreprise ferroviaire.

Par voie de conséquence, le gestionnaire d'infrastructure doit être en mesure de travailler avec différentes entreprises ferroviaires selon des règles d'exploitation harmonisées. Au sein de l'UE, l'interopérabilité va de pair avec l'ouverture du marché et la concurrence, c'est-à-dire que de nouvelles entreprises ferroviaires peuvent être créées et concurrencer les autres entreprises ferroviaires. Cependant, il peut aussi y avoir interopérabilité sans concurrence, par exemple lorsque deux pays ou plus conviennent que leurs entreprises ferroviaires nationales respectives peuvent opérer sur leurs différents réseaux.

L'interopérabilité exige un haut degré d'harmonisation technique et opérationnelle car faire circuler des trains sur des réseaux voisins requiert de prendre des mesures à l'égard des interfaces entre les véhicules et l'infrastructure, mais aussi concernant les règles d'exploitation, la qualification des conducteurs, les langues utilisées, l'échange de données, les règles de sécurité, etc. Cela représente un grand défi car dans de nombreux États, une telle harmonisation est déjà difficile sur le plan national.

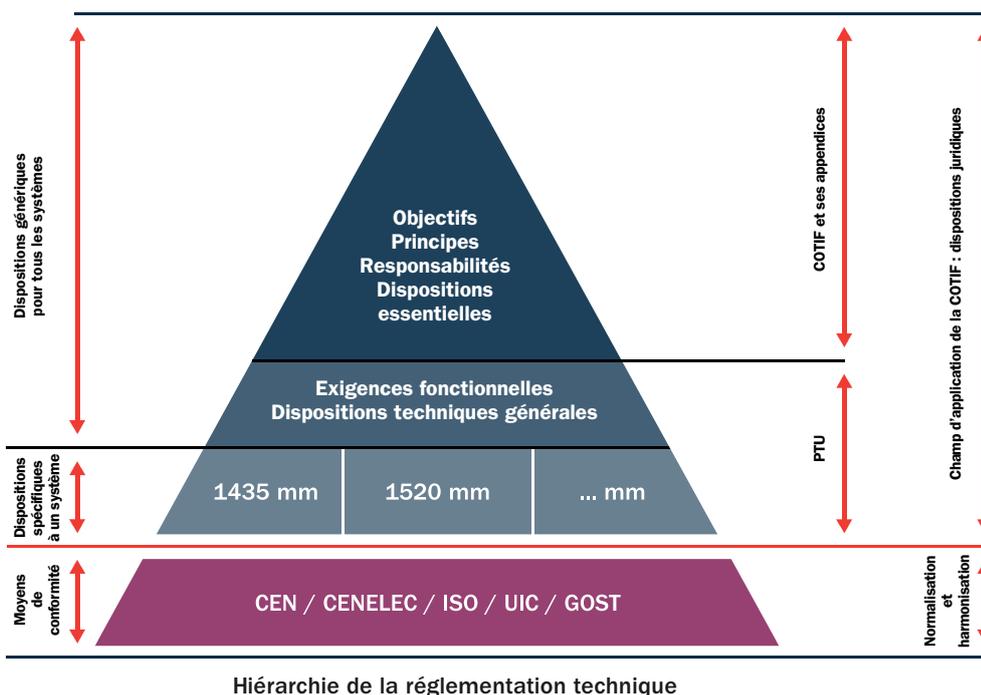
La solution concurrente de l'interopérabilité est le trafic ferroviaire international par échange de véhicules. Il s'agit là du modèle classique utilisé depuis plus d'un siècle où une entreprise ferroviaire confie les wagons ou voitures à une autre aux gares frontières. Le degré d'harmonisation technique, de l'exploitation et de la sécurité est alors bien moindre puisque les wagons et voitures internationaux sont exploités par l'entreprise (ou une entreprise) ferroviaire nationale. Il sera important pour l'avenir de conserver de telles spécifications sur le plan international.

acteurs ferroviaires, en définissant par exemple les responsabilités pour l'entretien des véhicules et la responsabilité de veiller à ce que les véhicules soient conformes aux règles. Il est prévu que les prochaines étapes incluent :

- la clarification, et le cas échéant l'harmonisation, des responsabilités d'exploitation nécessaires en trafic international, en vue de faciliter l'interopérabilité ;
- la promotion de l'utilisation de systèmes harmonisés pour l'échange d'informations en trafic international, comme les registres, bases de données et applications télématiques ;
- l'analyse des évolutions liées au 4^e paquet ferroviaire de l'UE et de leurs conséquences pour l'équivalence avec la COTIF ;
- la facilitation de l'échange de véhicules en trafic international, pour laquelle il faudra garantir la disponibilité sur le plan international d'une série d'exigences intervéhicules harmonisées .

Les règlements techniques élaborés dans le cadre de la COTIF sont ainsi conçus qu'ils peuvent être étendus au-delà de leurs champs d'application actuels. La nette séparation des responsabilités et l'accent mis sur les spécifications fonctionnelles universalisent et pérennisent ces règles modernes. En conséquence, le Secrétariat de l'OTIF va encourager les États qui ne le font pas à appliquer les APTU et ATMF. De plus, il s'efforcera d'accroître sa coopération et sa coordination avec d'autres organismes œuvrant à l'international, tant des organisations intergouvernementales que des associations. Sur le plan intergouvernemental, il faudrait mettre l'accent sur la promotion d'une approche systématique et la définition des responsabilités. Pour ce qui est des diverses associations, la coopération internationale entre les sociétés ferroviaires, l'industrie, etc., pourrait aider à améliorer l'efficacité du système ferroviaire en général.

Le Secrétariat de l'OTIF entend mettre au point ses prescriptions à partir des principes présentés sur le schéma ci-dessous. L'idée est d'établir un ensemble de prescriptions élémentaires fixant les objectifs, principes, exigences et responsabilités qui s'appliqueraient à tout système ferroviaire, quel que soit l'écartement de voie. Ces règles génériques pourraient ensuite être complétées par des dispositions spécifiques pour chaque gabarit particulier. La base de la pyramide ne relève pas du champ d'application de la COTIF et des moyens de conformité spécifiques peuvent donc être conçus par les organismes de normalisation ou le secteur. Le but serait d'harmoniser le ou les étages supérieurs de la pyramide avec d'autres dispositions régionales et internationales applicables aux chemins de fer. À partir de là, les prescriptions pourraient être unifiées plus avant, tout en conservant des prescriptions spécifiques à chaque système.



ACCOMPAGNER LA MISE EN ŒUVRE DE LA RÉGLEMENTATION

Aider les États membres à appliquer correctement les appendices techniques à la COTIF

Le nombre de règlements techniques produits dans le cadre des APTU et ATMF est déjà important et continue de croître. Pour les États parties de l'OTIF, il peut être difficile de gérer la quantité mais aussi la complexité de toutes les règles. Parallèlement, il devient de plus en plus important de les mettre en œuvre correctement. Ne pas appliquer correctement la réglementation de l'OTIF peut en effet causer des perturbations en trafic international, comme cela a été le cas en juin 2013, lorsque des wagons se sont retrouvés bloqués aux frontières parce qu'aucune entité chargée de l'entretien (ECE) ne leur avait été assignée. Le Secrétariat de l'OTIF souhaiterait mieux connaître la manière dont les règlements sont mis en œuvre dans les États parties. À cet effet, le service technique coopérera avec le service juridique à la consultation des États membres de l'OTIF afin de comprendre comment la COTIF est appliquée. Il se concentrera sur les États parties non membres de l'UE, étant donné que l'UE dispose de procédures internes à cet effet.

Le Secrétariat de l'OTIF a adopté une approche participative en promouvant une étroite coopération avec les États membres et d'autres organisations dans le domaine du trafic ferroviaire international. Les différents groupes de travail et sessions de la Com-

OBJECTIF 2

Encourager l'implication des experts de nos États membres dans les activités de l'ERA et de l'OSJD sur la base de positions communes

OBJECTIF 11

Continuer de disséminer un ensemble complet d'outils et de formations pour nos États membres



mission des experts techniques sont sans doute les plus importants en termes de contacts directs entre le Secrétariat de l'OTIF et ses États membres.

À ces réunions, les représentants des États membres peuvent exprimer leurs points de vue, se familiariser avec les développements et activement contribuer aux évolutions de la COTIF.

Organiser et intervenir dans des séminaires et ateliers dans nos États membres est également un bon moyen pour le personnel du Secrétariat d'établir des contacts avec ceux qui travaillent avec la COTIF.

En plus de ses activités de diffusion des savoirs, 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 qui s'occupent de l'application des appendices techniques à la COTIF. Le stagiaire prend part aux activités quotidiennes du service technique de l'OTIF et reçoit des explications et une formation spécifique sur les appendices techniques à la COTIF. En retour, il peut aider le personnel du Secrétariat à mieux comprendre comment la COTIF est appliquée dans son État. Au terme de sa formation, il est alors à même de mettre en application ses nouvelles connaissances, de donner à son tour des formations et de diffuser son savoir à l'échelle nationale.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

Toutes les dates indiquées sont provisoires .

17 et 18 février 2016	WG TECH 28 à Berne
7 et 8 juin 2016	CTE 9 à Berne
7 et 8 septembre 2016	WG TECH 29 (lieu à confirmer)
16 et 17 novembre 2016	WG TECH 30 (lieu à confirmer)
février 2017	WG TECH 31 (lieu à confirmer)
juin 2017	CTE 10 à Berne
septembre 2017	WG TECH 32 (lieu à confirmer)
novembre 2017	WG TECH 33 (lieu à confirmer)

5 PROMOUVOIR LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ DES MATIÈRES DANGEREUSES



Jochen Conrad
Chef de la section RID

METTRE À JOUR LE RID EN FONCTION DES ÉVOLUTIONS TECHNIQUES

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

Le RID évolue ainsi constamment selon plusieurs variables. Tous les deux ans, il est harmonisé avec les Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, élaborées par le Sous-comité d'experts de l'ONU. Parallèlement, la Réunion commune RID/ADR/ADN met au point les prescriptions harmonisées sur les marchandises dangereuses pour tous les modes de transport terrestre (rail, route et voies de navigation intérieure). Les exigences spécifiques aux chemins de fer sont fixées par la Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent.

Recommandations de l'ONU sur le transport de marchandises dangereuses

Le Sous-comité d'experts des Nations unies pour le transport des marchandises dangereuses élabore des recommandations idoines applicables dans le monde entier qui sont ensuite reprises par les organisations internationales chargées de fixer les prescriptions relatives aux marchandises dangereuses pour les différents modes de transport (maritime, aérien, ferroviaire, routier et par voies de navigation intérieures). En 2016, ce sous-comité, auquel le Secrétariat de l'OTIF participe avec voix consultative, conclura ses travaux sur la 20^e révision des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. En 2017, il entamera ses travaux sur la 21^e révision des Recommandations de l'ONU, laquelle se répercutera, pour les transports ferroviaires, dans l'édition 2021 du RID.

Afin de prendre en compte les modifications de la 20^e édition révisée des Recommandations de l'ONU, la Réunion commune a constitué un groupe de travail chargé d'élaborer des propositions quant à la manière d'intégrer dans le RID/ADR/ADN 2019 les modifications décidées pour les Recommandations de l'ONU. Au cours d'une réunion de trois jours en mai 2017, ce groupe de travail mettra au point, en se fondant sur un projet élaboré par les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF, une proposition relative à l'intégration dans le RID/ADR/ADN des modifications qui seront adoptées par le Comité d'experts des Nations unies en décembre 2016. Il ne sera donc pas nécessaire d'entrer dans le détail lors de la Réunion commune.

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

Les prescriptions relatives aux marchandises dangereuses applicables pour tous les modes de transport terrestre (rail, route et voies de navigation intérieure) sont élaborées par la Réunion commune RID/ADR/ADN. Le secrétariat de la Réunion commune est assumé conjointement par le service du RID de l'OTIF et par le secrétariat de

OBJECTIF 8

Assurer la mise à jour de la réglementation des marchandises dangereuses en tenant compte du progrès technique

la division des transports de la CEE-ONU.

Au total, cinq semaines de réunion sont prévues pour la période biennale 2016-2017 de la Réunion commune RID/ADR/ADN, qui débutera avec la session du printemps 2016. Les décisions de la Réunion commune prises pendant cette période seront incluses dans les éditions 2019 du RID, de l'ADR et de l'ADN. Il faut ainsi compter chaque année avec plus de 50 documents officiels publiés dans les trois langues de travail de l'OTIF et en russe et une centaine de documents informels habituellement mis à disposition en langue anglaise uniquement.

Prescriptions sur les marchandises dangereuses spécifiques au transport ferroviaire

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

Les prescriptions relatives au transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sont constamment amendées car elles doivent être appliquées par les États membres de l'UE pour leur trafic intérieur par suite de la directive de l'UE n° 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses. Les dispositions adoptées par la Commission d'experts du RID acquièrent donc immédiatement force de loi, dépassent largement le cadre de l'OTIF et assoient ainsi l'importance de l'Organisation pour l'ensemble du secteur. La Commission d'experts du RID se réunit tous les deux ans pour approuver les décisions de son groupe de travail permanent. La prochaine réunion est prévue pour mai 2016 et verra l'adoption définitive de tous les textes pour l'édition 2017 du RID.

Le groupe de travail permanent, qui prépare les décisions de la Commission d'experts du RID, se réunira en 2016-2017 pour une session de deux jours et deux sessions d'une semaine. La session de deux jours en mai 2016 conclura les travaux sur l'édition 2017 du RID, tandis que les prescriptions ferroviaires devant entrer en vigueur en 2019 seront discutées dans le cadre des sessions d'une semaine en novembre 2016 et novembre 2017. Après la session de novembre 2017 au cours de laquelle seront examinées les modifications décidées par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour l'édition 2019, les États membres de l'Union européenne procéderont à un vote dont les résultats seront présentés à la réunion suivante de la Commission d'experts du RID en 2018.

FINALISER LE PROCESSUS D'HARMONISATION AVEC L'ANNEXE 2 DU SMGS ET DÉVELOPPER LES PARTENARIATS

Depuis 2012, le département RID a entrepris en liaison étroite avec l'OSJD un travail d'harmonisation qui a impliqué à la fois les instances de l'OTIF et les groupes d'experts de l'OSJD. Pour les industriels du secteur, il est en effet vital que les prescriptions techniques, mais aussi opérationnelles (par exemple les marques sur les wagons) soient identiques et reconnues de part et d'autre. Du fait de la nature particulière de ces transports et des risques associés, seule une coordination continue est le gage d'un transport en sécurité sans solution de continuité.

Dans l'objectif de l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS qui comporte les prescriptions sur les marchandises dangereuses pour l'Europe de l'Est et l'Asie, les États membres de l'OSJD sont également invités aux sessions du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID.

OBJECTIF 3

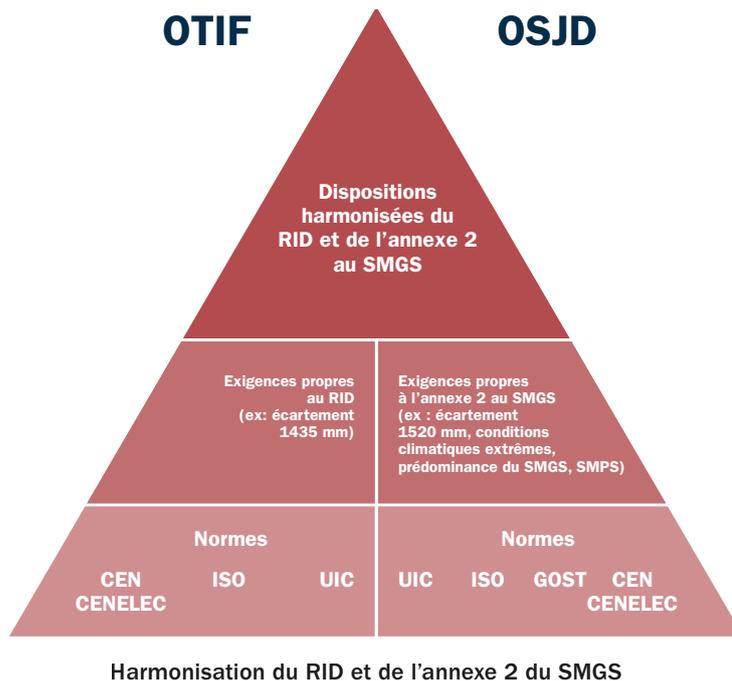
Travailler avec les autres
organisations partenaires sur
la mise en cohérence du droit
ferroviaire

Presque toutes les modifications adoptées pour le RID sont également répercutées dans l'annexe 2 au SMGS qui comporte les prescriptions sur les marchandises dangereuses pour les États membres de l'OSJD, où elles entrent en vigueur six mois plus tard.

En plus de ces travaux auxquels le service du RID participe activement, l'harmonisation des réglementations lancée en 2012 sera poursuivie afin de faciliter les transports soumis aux deux régimes. Le Secrétariat de l'OTIF informe en continu le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID de l'évolution des travaux.

Étant donné que les langues de travail du Comité de l'OSJD (chinois et russe) et du Secrétariat de l'OTIF (allemand, anglais et français) diffèrent, le service du RID, avec le concours d'une participante au programme Jeunes Experts, travaille à une version russe de l'édition 2015 du RID qui devrait faciliter les travaux d'harmonisation. Cette version devrait être prête pour le premier trimestre 2016.

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. De plus, nos groupes de travail 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 le champ et les modalités définis et acceptés par nos États membres respectifs.



Prescriptions sur les marchandises dangereuses pour la route (ADR)

Le WP.15 est l'organe compétent de la CEE-ONU pour le développement des dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses par route (ADR) et ses décisions doivent également être appliquées au transport intérieur des États membres de l'UE par suite de la directive de l'UE n° 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses. Le département du RID participera aux sessions du WP.15 avec un rôle consultatif afin d'obtenir des dispositions harmonisées pour le transport terrestre européen.

Coopération avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC)

Le groupe d'experts de l'UIC sur le transport de marchandises dangereuses formule les positions des compagnies ferroviaires sur les propositions soumises à la Réunion commune et à la Commission des experts du RID et élabore ses propres propositions. Le département du RID participera à ses sessions semestrielles de deux jours et y aura un rôle consultatif.

METTRE EN COHÉRENCE LA RÉGLEMENTATION EN PRÉPARANT L'AVENIR

Harmonisation de la réglementation ferroviaire et des prescriptions pour les marchandises dangereuses

Les prescriptions du RID et les prescriptions techniques uniformes (PTU) évoluent selon des modalités différentes. Tandis que la Commission d'experts du RID de l'OTIF arrête tous les deux ans, en tenant compte des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses applicables dans le monde entier et des prescriptions communes applicables à tous les modes de transport terrestres, une révision du RID dont l'application en trafic national est également rendue obligatoire pour les États de l'UE par la directive 2008/68/CE, c'est l'Agence ferroviaire européenne qui a l'initiative du développement continu des prescriptions techniques pour le matériel roulant ferroviaire.

Lorsque des exigences sont mises au point pour le transport en sécurité de marchandises dangereuses, la législation pour les marchandises dangereuses et la législation ferroviaire générale peuvent se recouper, en particulier quand cette première fixe non seulement des prescriptions pour le confinement des marchandises dangereuses mais aussi des exigences pour les wagons. Cela est notamment devenu manifeste avec les débats sur les détecteurs de déraillement et sur les entités chargées de l'entretien (ECE).

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 a été livrée à la Commission européenne en mars 2013 (« *Analysis of the interactions and coherence between railway and dangerous goods legislation in the European Union* »). Elle examine et identifie les champs d'application de la réglementation de l'Union européenne sur l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire et de la réglementation sur le transport ferro-

OBJECTIF 9

Améliorer la compatibilité des dispositions du RID avec l'approche technique des PTU pour l'interopérabilité



viaire de marchandises dangereuses, ainsi que leurs recouvrements. Même si elle conclut que ces réglementations n'entrent pas en conflit, cette étude identifie quelques éléments qui pourraient être améliorés.

Afin d'éviter tout conflit ou recouvrement du RID et des PTU, il a été proposé en 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 pour le transport de marchandises dangereuses du côté de l'UE d'instituer un groupe de travail d'experts de ces deux domaines dans le but d'améliorer la cohérence des prescriptions pour les marchandises dangereuses et des dispositions pour la sécurité et l'interopérabilité. Composé de représentants des États membres, des autorités nationales de sécurité et des associations ferroviaires intéressés, ce groupe de travail sera organisé tour à tour par le Secrétariat de l'OTIF et la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG MOVE) et se réunira environ quatre fois en 2016/2017. Ses conclusions seront présentées à la Commission d'experts du RID et à la Commission d'experts techniques.

Détection de déraillements

Les États membres de l'Union européenne sont convenus dans une décision du Conseil de l'Union européenne du 6 mai 2014 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 alors décidé de mettre en place un groupe de travail consacré aux questions relatives à l'introduction de détecteurs de déraillement et autres mesures y afférentes.

Eu égard aux répercussions de cette introduction sur les prescriptions pour les véhicules (voir plus haut), le Secrétariat a convié à toutes les réunions de ce nouveau groupe de travail des experts de la Commission d'experts techniques.

Le groupe, qui s'est réuni à quatre reprises, poursuivra ses travaux en 2016/2017 et présentera le cas échéant des propositions pour l'édition 2019 du RID.



Travaux à plus long terme au niveau de la Réunion commune

RID/ADR/ADN

Les questions qui ne peuvent être résolues au sein d'un exercice biennal sont traitées par des groupes de travail spécifiques, soit de la Réunion commune RID/ADR/ADN, soit de la Commission d'experts du RID.

Télématique

L'objectif du groupe de travail sur la télématique, dont les tâches de secrétariat sont assumées par le service du RID, est de vérifier quelles informations peuvent être mises à disposition via les applications télématiques afin d'améliorer la sécurité et la sûreté du transport des marchandises dangereuses et de le faciliter. Après qu'un accord a pu être trouvé en 2013 sur l'architecture du système, qui utilise le matériel informatique et les systèmes logiciels existants et demande donc relativement peu d'investissements, des projets ont été lancés dans divers États, dans le cadre desquels des essais en conditions réelles ont également été effectués. Pour l'exercice 2016-2017, le groupe de travail présentera à la Réunion commune une analyse d'impact réalisée à la demande de la Commission européenne pour démontrer l'utilité d'un centre de gestion à l'échelle européenne, qui serait chargé de veiller à ce que seuls les acteurs autorisés aient accès aux données de transport enregistrées.

Projet-pilote de base de données sur les accidents

Le RID/ADR/ADN dispose que les États parties doivent transmettre au Secrétariat de l'OTIF les rapports sur les accidents ou incidents survenus pendant le transport de marchandises dangereuses afin que les autres États parties puissent en être informés.

Au cours de discussions portant sur le renforcement de la sécurité, les États membres ont exprimé le souhait d'établir une base de données qui permettrait une analyse plus systématique des accidents et incidents. Un projet-pilote prenant appui sur une base de données mise en place en France doit permettre de contrôler l'enregistrement de données sur les accidents d'autres États et la future gestion de la base de données par les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

3 et 4 février 2016	1 ^{re} session du nouveau groupe de travail sur la cohérence de la législation ferroviaire et de la législation sur les marchandises dangereuses (groupe de travail RID-ATMF) à Berne
2016 et 2017	Trois autres sessions de ce nouveau groupe de travail sont prévues.
14-18 mars 2016	Réunion commune RID/ADR/ADN à Berne
23 et 24 mai 2016	6 ^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID à Berne
25 mai 2016	54 ^e session de la Commission d'experts du RID à Berne
19-23 septembre 2016	Réunion commune RID/ADR/ADN à Genève
21-25 novembre 2016	7 ^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (République tchèque)
fin 2016	Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID à Hambourg
mars 2017	Réunion commune RID/ADR/ADN à Berne
2 semaines en septembre 2017	Réunion commune RID/ADR/ADN à Genève
1 semaine en novembre 2017	8 ^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (République tchèque)

6 UNE ORGANISATION APPRENANTE POUR LE SECRÉTARIAT DE L'OTIF



Ghousébash Gaffar
Chef de la section
administration et finances



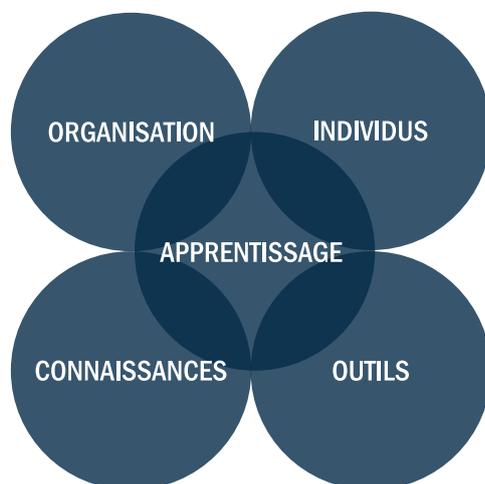
Sarah Pujol
Chef de la section
communication

OPTIMISER LA GESTION FINANCIÈRE ET LES RESSOURCES HUMAINES

Les perspectives budgétaires sont ancrées dans une baisse pérenne. La restructuration qui a été l'axe fort du programme de travail 2014-2015 s'achèvera et portera tous ces fruits à la fin de 2016 :

- des services supports restreints à 4,3 équivalents temps plein à comparer avec 7,5 en 2012 ;
- la mise en place d'un contrôle interne rigoureux et l'externalisation de la fonction comptable ;
- la promotion d'un travail interdisciplinaire et de l'intelligence collective grâce à des outils adaptés de partage de l'information ;
- un déménagement dans des locaux plus modernes et mieux adaptés au premier semestre 2017.

Au total, les conditions seront remplies pour que le Secrétariat devienne une organisation apprenante, capable d'utiliser avec profit l'ensemble de l'expertise accumulée, en ayant à tout instant à l'esprit d'accroître sa valeur ajoutée pour ses États membres. Ainsi, la finalisation de l'ensemble des outils, d'une organisation repensée et partagée et d'une gestion des connaissances efficaces permettra au Secrétariat de mettre en œuvre une adaptation continue aux contraintes de son environnement. Cet aspect est particulièrement important dans un secteur ferroviaire en pleine évolution.



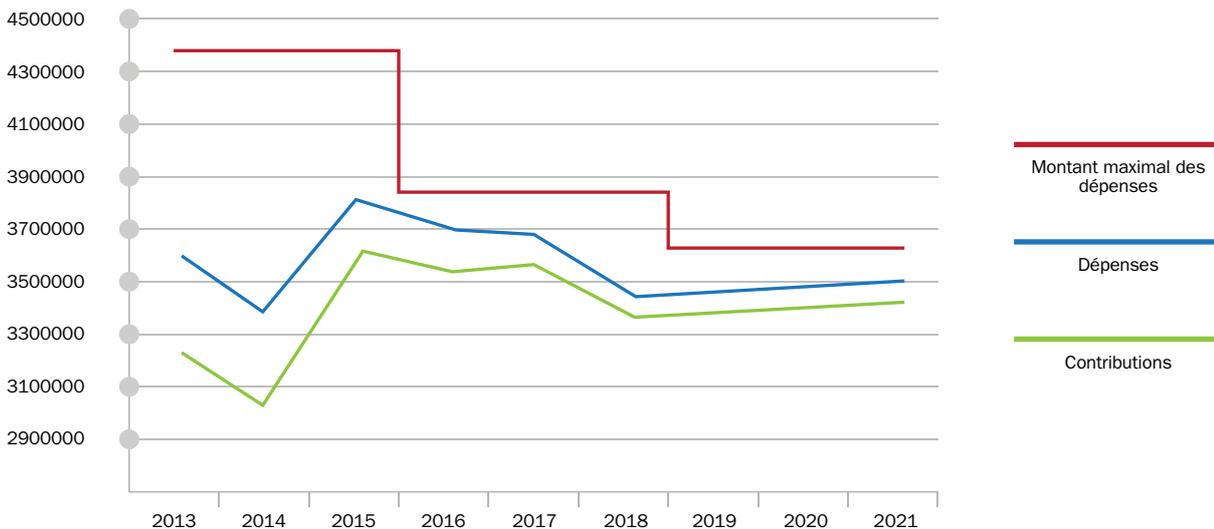
L'organisation apprenante

OBJECTIF 13

Optimiser la gestion financière et
les ressources humaines

Sur le plan budgétaire, le Secrétariat s'inscrit dans les limites de dépenses fixées par l'Assemblée générale de 2015 avec un plafond annuel fixe de dépenses de 3 850 000 CHF sur la période 2016-2018. Pour autant, la période sera utilisée pour se rapprocher du nouveau plafond fixé pour 2018-2021, soit 3 650 000 CHF. Ainsi, plus qu'un simple plafond, c'est une trajectoire budgétaire prévisionnelle qui s'impose au Secrétariat. L'Organisation, sous le contrôle du Comité administratif, est ainsi sous tension avec :

- un objectif précis de contrôle des dépenses ;
- un objectif chiffré de stabilité des contributions pour les États membres.



Évolution budgétaire 2013-2021 (en CHF)

AMÉLIORER LA GESTION DES COMPÉTENCES ET LA COMMUNICATION INTERNE

En matière de gestion des ressources humaines, la gestion des compétences sera le principal défi de l'Organisation.

Afin de conforter et développer les acquis de la restructuration, une politique de formation sera conduite en établissant un plan annuel de formation concerté qui résultera d'un rapprochement entre l'entretien annuel d'évaluation et les besoins de formation. L'innovation sera au cœur de ce plan de formation tant au niveau de la méthode car un échange avec l'Association du personnel sera mis en place, qu'au niveau du contenu de la formation qui privilégiera, aux côtés des formations classiques en bureautique, des formations sur des méthodes de travail collectives telle la gestion de projet.

De plus, une attention particulière sera accordée à l'acquisition de compétences nécessaires à la mise en œuvre de certains objectifs stratégiques de l'Organisation telle que la dissémination. Ainsi, des formations sur les évolutions juridiques dans le domaine du transport ferroviaire seront étudiées.

Au-delà de cet aspect de la gestion des compétences existantes au sein de l'OTIF, il importera d'évaluer les besoins futurs de compétences pour mieux préparer les recrutements à venir. On peut citer le besoin de nouvelles compétences linguistiques en lien avec les rapprochements avec l'OSJD.

En outre, durant les deux années à venir, les actions en matière de communication interne consisteront à consolider et pérenniser

OBJECTIF 14

Améliorer la gestion des compétences et les outils de communication interne

La réunion de rédaction

Réunion de rédaction interne : réunion d'anticipation inaugurée fin 2015.

Fréquence : trimestrielle

Participants : entre 6 et 14

Objet : Anticiper les articles du prochain Bulletin, discuter du choix des thématiques, prévoir les actualités de chaque section pour les news et communiqués de presse à paraître.

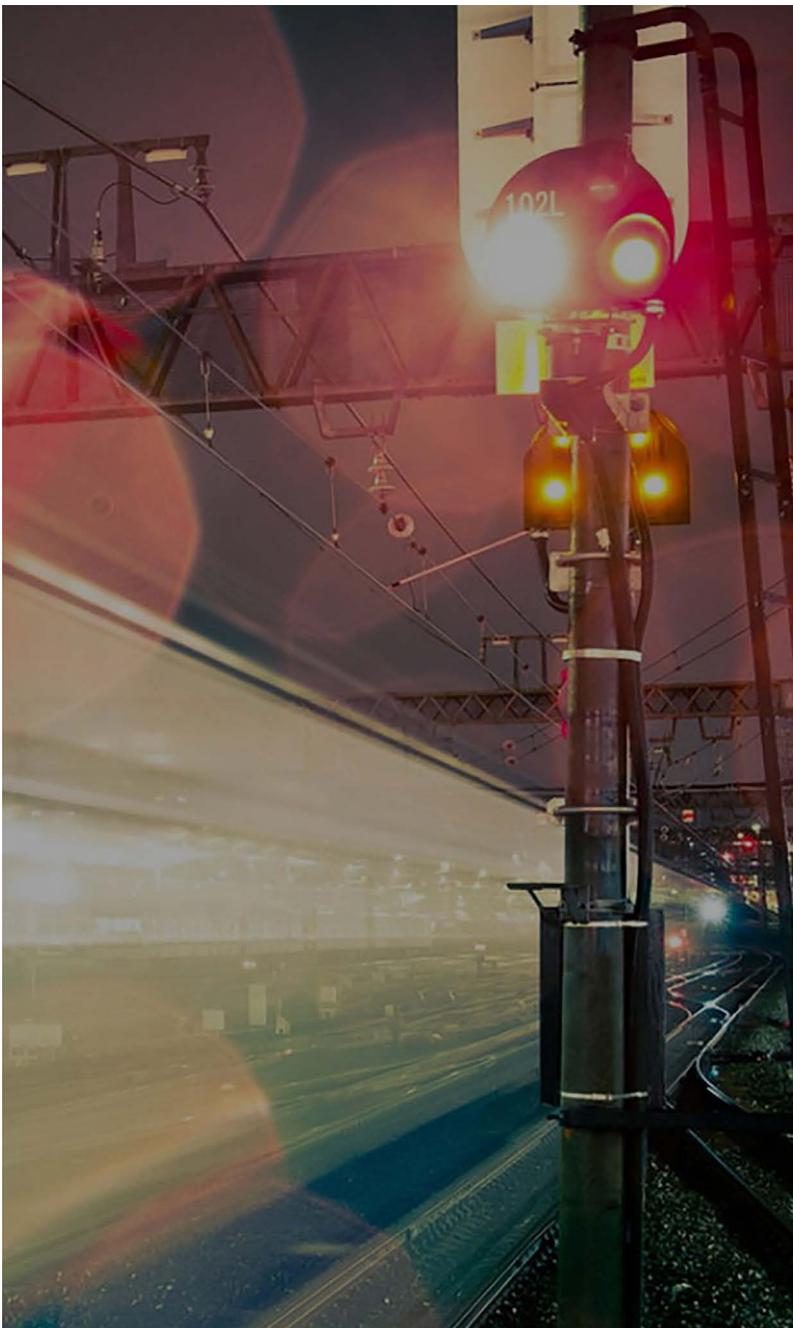
Double objectifs : En interne, cette réunion est l'occasion d'échanger entre les sections, de s'entendre sur les messages exclusifs et partagés et, enfin, de se coordonner entre les différents services. En externe, c'est un moyen pour diffuser des informations actuelles, à jour et cohérentes.

La réunion de communication accompagne la politique interne de transdisciplinarité mise en place en 2013.

ser les actions engagées dans le cadre de la restructuration afin de créer une véritable culture commune au sein de l'OTIF. Ainsi, il s'agira:

- d'assurer le suivi de la mise en œuvre de l'ensemble des directives internes intégrées par ailleurs au livret d'accueil des nouveaux arrivants (« *Staff Handbook* ») ;
- de renforcer le partage de l'information grâce à des réunions mensuelles de présentation des activités de chaque section et de réflexion en commun plus systématiques ;
- de développer de nouveaux espaces de travail collaboratif tels la réunion de rédaction « **News Room** ».

Dans ce cadre, une meilleure collaboration avec l'Association du personnel sera recherchée grâce à des échanges en amont systématiques sur les projets qui relèvent de sa compétence.



L'OTIF SUR LE WEB 2.0

Les outils essentiels

Être une organisation apprenante implique de devenir une organisation connectée disposant des outils numériques adaptés. Ainsi, il est prévu de doter l'OTIF d'un nouveau site internet à la fois relooké et réorganisé. Plus attractif, mieux référencé et techniquement plus simple à mettre à jour, il permettra également d'accroître la productivité du département Communication.

Parallèlement, un extranet va être mis en place. Conçu comme un portail d'accès aux documents de travail pour les États membres, il sera aussi une plateforme collaborative pour l'OTIF et ses membres. L'extranet sera en premier lieu un outil pour les organes de l'Organisation : membres du Comité administratif et représentants des États membres à l'Assemblée générale auront un accès direct rapide et privilégié à leurs documents de travail. L'un des buts est de supprimer les courriels accompagnés de pièces jointes lourdes et encombrantes. La productivité du service administratif s'en trouvera augmentée. Les documents pour les groupes de travail resteront accessibles sans restriction en ligne. Mettre en œuvre un extranet permettra ainsi de maintenir le niveau de transparence qui prévaut à l'OTIF tout en simplifiant la vie de ses organes.

Dans un deuxième temps, l'outil « Questionnaire » devrait évoluer vers une forme numérique dans le but d'être généralisé et systématisé pour récolter l'avis des différentes parties prenantes sur les travaux réalisés. Il sera conçu selon les règles des instituts d'enquête et de sondage pour être facile et rapide à compléter, analyser et synthétiser.

Dans un troisième temps, il s'agira d'assurer la présence de l'Organisation sur le web. Plusieurs options seront à envisager : présence sur les divers sites wiki, présence sur des plateformes de discussion, etc. Cette troisième phase supposera de définir les contenus et leur gestion ; elle impliquera donc une politique de « *community management* ».

La numérisation n'excluant pas la matérialisation de certains supports, il est prévu une vague d'édition papier des instruments juridiques fondamentaux de l'OTIF afin d'assurer son rayonnement des universités aux bibliothèques des hautes juridictions en passant par les parties prenantes.

OBJECTIF 12

Développer un plan de communication global

OBJECTIF 15

Mettre en œuvre un extranet pour la gestion documentaire



2016-2017 : L'implémentation d'une identité visuelle revisitée

En 2015, l'OTIF a adopté une nouvelle charte graphique qui vient redéfinir le design graphique associé à l'image de l'OTIF. De nouveaux modèles de documents ont ensuite été lancés. En 2016, les sections opérationnelles de l'OTIF utiliseront régulièrement toutes les déclinaisons de cette charte pour tous les supports de communication de l'Organisation, puis le site internet bénéficiera lui aussi des principes définis par la charte graphique. Enfin, dernier élément constitutif d'une identité visuelle, une banque d'images OTIF va être créée. C'est ainsi que la diffusion de la nouvelle identité visuelle va contribuer au rayonnement et à la notoriété de l'OTIF.

Le suivi : mesurer, évaluer, améliorer

La communication de l'OTIF se place sous l'exigence de qualité et d'amélioration continue avec deux dispositifs :

1. Des indicateurs quantitatifs :

- Indicateur du nombre de clics sur les pages du nouveau site internet. Le nouveau système de gestion de contenu (CMS) va permettre l'installation d'un outil statistique qui mesure la fréquentation du site. Fréquence : indicateur reporté 3 à 4 fois par an. Objectifs : ils sont multiples, par exemple mesurer le nombre de bulletins téléchargés ou encore améliorer la lisibilité d'une information.
- Indicateur du nombre de contacts contenus dans les diverses listes de diffusion de la section Communication. Fréquence : indicateur reporté annuellement. Objectif : garantir la qualité de diffusion des informations OTIF.

2. Un indicateur qualitatif :

Diverses enquêtes et sondages trilingues, via un site internet spécialisé, à l'attention des parties prenantes, lecteurs, avocats, juristes, ingénieurs, logisticiens, experts dans les groupes de travail, représentants de fédérations, d'associations professionnelles, etc. Quels que soient les profils, les avis de ceux qui sont concernés par les travaux de l'OTIF seront récoltés.

Fréquence : annuelle voire biennale pour le bulletin, les news, les communiqués de presse et le site internet. Pour les réunions OTIF, les questions seront en ligne pendant et après la réunion.

Objectif : mesurer la satisfaction et les taux de réponse ; évaluer et améliorer la qualité.

OBJECTIF 10

Promouvoir les contacts directs
avec nos États membres

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

Toutes les dates indiquées sont provisoires .

2 ^e trimestre 2016	Finalisation du contrôle interne
1 ^{er} semestre 2016	Mise en place de l'évaluation
fin du 1 ^{er} semestre 2016	Nouveau site internet
fin du 1 ^{er} semestre 2016	Mise en place de l'extranet
2 ^e semestre 2016	Externalisation de la comptabilité
1 ^{er} semestre 2017	Déménagement de l'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

AFE - ERA

Agence ferroviaire européenne (European Railway Agency)

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)

CCG

Conseil de coopération du Golfe

CEE-ONU

Commission économique des Nations unies pour l'Europe



CENELEC

Comité européen de normalisation électrotechnique

CER

Communauté européenne du rail

CESAP-ONU

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

CGT

Conditions générales de transport

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

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)

DG MOVE

Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne

ECE

Entité chargée de l'entretien

FIATA

Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés

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)

IMDG (Code)

Code maritime international des marchandises dangereuses

ISO

Organisation internationale de normalisation

IVT

Association internationale des tarifeurs

OMD

Organisation mondiale des douanes

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 pour les transports internationaux ferroviaires

PTU

Prescription technique uniforme

RID

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

RISC

Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires

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

UE

Union européenne

UIC

Union internationale des chemins de fer

UIP

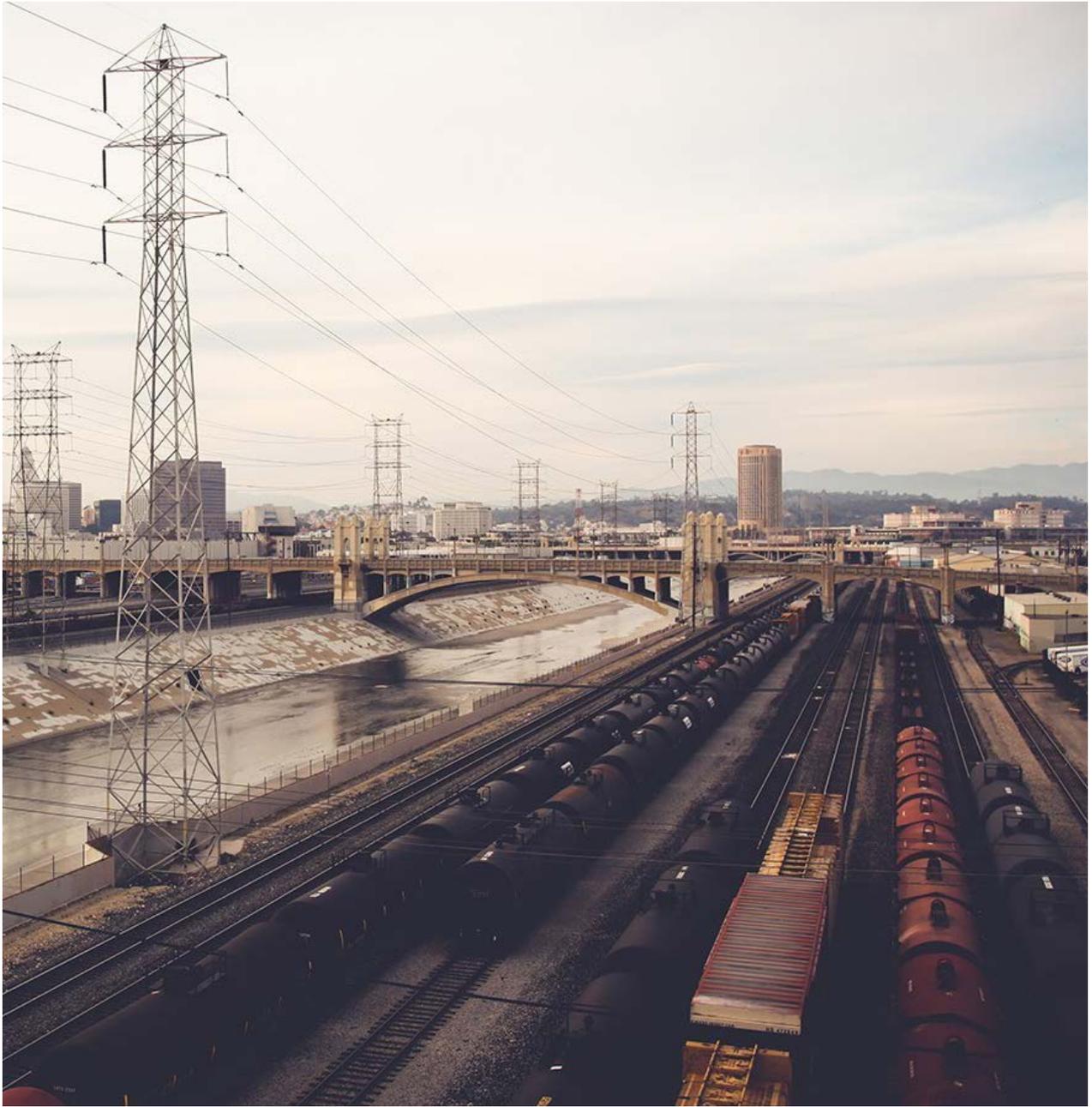
International Union of Wagon Keepers

UNIFE

Union des industries ferroviaires européennes

WG TECH

Groupe de travail de la Commission d'experts techniques



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 | www.otif.org

