



# OTIF



**Organisation intergouvernementale  
pour les transports internationaux  
ferroviaires**

**Communiqué de presse**

**Berne, le 31.05.2013**

## **Voyage du Secrétaire général en Turquie**

La Turquie occupe une place centrale dans les échanges euro-asiatiques. Elle a été au cours des siècles une plaque tournante des échanges mondiaux. En ce sens, il était logique qu'une des premières rencontres bilatérales entre le nouveau Secrétaire général et un État membre prenne place à Ankara.

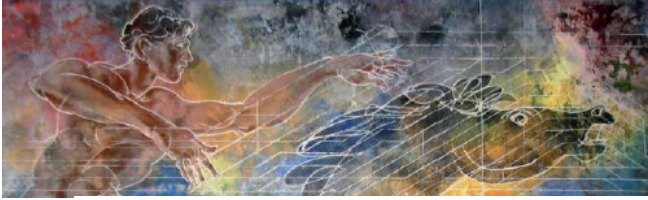
Les échanges avec M. Karaman, directeur général de TCDD (Chemins de fer de la République de Turquie) ont porté sur l'ambitieux programme de développement du réseau ferroviaire turc dans le cadre du plan 2013 mis en place par les autorités turques. Celui-ci a pour objectif de doubler la taille du réseau ferré et de le moderniser en profondeur. Par ailleurs, le jour de la rencontre une loi de libéralisation des chemins de fer était discutée au parlement. Cette loi va séparer le gestionnaire d'infrastructure de l'opérateur et ouvrir ainsi la voie à l'apparition d'opérateurs privés, notamment dans le domaine du fret.



Dans ce cadre l'OTIF est prête à collaborer étroitement avec TCDD pour assurer, notamment, que la réglementation technique (PTU et ATMF) soit mise en œuvre et appliquée efficacement. Il est en effet de la plus grande importance pour le développement des échanges que la nouvelle réglementation relative aux wagons et à leur maintenance soit appliquée de manière exemplaire. C'était d'ailleurs l'objet de la deuxième partie de la rencontre qui a permis des échanges extrêmement fructueux entre les cadres de TCDD et les membres de la mission de l'OTIF.

Dans ce cadre l'OTIF est prête à collaborer étroitement avec TCDD pour assurer, notamment, que la réglementation technique (PTU et ATMF) soit mise en œuvre et appliquée efficacement. Il est en effet de la plus grande importance pour le développement des échanges que la nouvelle réglementation relative aux wagons et à leur maintenance soit appliquée de manière exemplaire. C'était d'ailleurs l'objet de la deuxième partie de la rencontre qui a permis des échanges extrêmement fructueux entre les cadres de TCDD et les membres de la mission de l'OTIF.

Ainsi, l'OTIF et sa capacité à apporter des règles techniques compatibles avec celles de l'Union européenne intéressent concrètement TCDD non seulement en tant qu'opérateur, mais aussi à travers son activité de construction et de maintenance des wagons. Les liens qui vont s'approfondir et se formaliser entre l'OTIF et l'Agence ferroviaire européenne apparaissent également comme une source de développement futur.



Ces dernières années, l'OTIF n'a peut-être pas suffisamment expliqué ses évolutions réglementaires. C'est pourquoi elle va intensifier ses efforts dans ce sens. L'OTIF a vocation à bâtir des ponts entre la réglementation de l'UE et celle de ses États membres, pour le plus grand bénéfice des transports ferroviaires internationaux .

Les quelques photographies qui accompagnent ce texte ne sauraient refléter le chaleureux accueil que la délégation de l'OTIF, composée de Monsieur Davenne (Secrétaire général) et de Monsieur Leermakers (expert technique), a reçu de la part de nos homologues turcs.

### **Présentation de M. Leermakers, expert technique**

La base de la réglementation technique de l'OTIF tient en trois points.

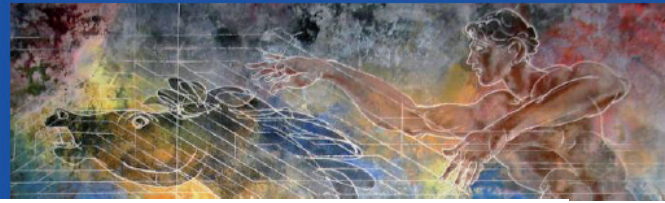
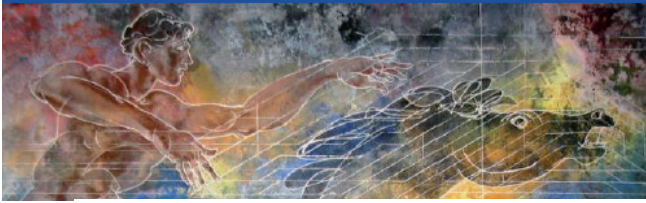
- 1.** Tout d'abord, les véhicules ferroviaires sont admis mutuellement par les États parties, mis en service et entretenus conformément aux règles uniformes et aux procédures contenues dans les APTU et ATMF.
- 2.** Ces règles ont été élaborées au niveau gouvernemental et ont un caractère de droit international.
- 3.** Une séparation stricte entre l'entité qui applique les règles et celle qui vérifie qu'elles sont correctement appliquées est nécessaire et requise par les ATMF.

Le but de l'OTIF est de promouvoir, augmenter et faciliter le trafic international de véhicules ferroviaires. L'UE, quant à elle, a pour but d'atteindre l'interopérabilité des systèmes et l'ouverture du marché commun favorisant une concurrence entre les entreprises ferroviaires. L'objectif est ici la circulation ininterrompue des trains. Les APTU et ATMF ne peuvent être considérées comme égales aux réglementations européennes mais elles sont compatibles avec elles.

La réglementation technique de l'OTIF est contenue dans les Appendices F et G (APTU et ATMF). Le développement des prescriptions techniques uniformes (annexes à la COTIF 1999) est assuré par :



- le WG TECH, qui se réunit trois fois par année et qui prépare les PTU provisoires ;
- le Comité des experts techniques, qui se réunit une fois par an pour valider les PTU provisoires par vote ;
- le Secrétariat de l'OTIF qui notifie et publie les PTU;
- les États parties qui sont responsables de l'application en bonne et due forme des PTU.



Le principe de l'acceptation mutuelle des wagons se fait sur une base internationale en respectant trois points.

Tout d'abord, pour qu'un nouveau wagon soit admis dans la zone de l'UE, il doit répondre aux exigences de l'UE ou aux exigences de l'OTIF si celles-ci sont totalement équivalentes. Ensuite, un organisme d'évaluation indépendant, et dans lequel les autres États peuvent avoir confiance, doit valider l'admission technique du véhicule. Enfin, les nouveaux wagons doivent être admis par l'ensemble des États parties. C'est pourquoi l'application conforme des règles est très importante car elle permet aux États parties d'avoir une confiance mutuelle dans le travail des organismes d'évaluation fait dans les autres États.

En résumé, **l'admission du véhicule** incombe de façon partagée à l'autorité compétente, au fabricant, au souscripteur et à l'organisme d'évaluation.

Par ailleurs, **la mise en opération du véhicule** incombe quant à elle à l'autorité compétente, à la compagnie ferroviaire, au détenteur, à l'entité en charge de la maintenance et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle le véhicule circule.

Enfin, un bref exposé de la structure de la réglementation relative aux marchandises dangereuses a été présenté. Il a été rappelé que la version du RID en vigueur peut être téléchargée depuis le site web de l'OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)).



**Pour de plus amples informations, prière de contacter :**

**François Davenne**

Secrétaire général

Tél. +41 (0)31 359 10 12

[francois.davenne@otif.org](mailto:francois.davenne@otif.org)

**Bas Leermakers**

Chef de la section technique

Tél. +41 (0)31 359 10 25

[bas.leermakers@otif.org](mailto:bas.leermakers@otif.org)

#### L'OTIF en bref

L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) comprend actuellement 48 États membres (Europe, Proche/Moyen-Orient et Afrique du Nord).

Le droit uniforme créé par l'OTIF s'applique actuellement aux transports ferroviaires internationaux réalisés sur une infrastructure ferroviaire de 250 000 km et aux transports complémentaires effectués, en trafic de marchandises et voyageurs, sur plusieurs milliers de kilomètres, par voie maritime, voies de navigation intérieure et (en trafic intérieur) par la route. Le siège de l'Organisation est à Berne en Suisse.

Pour de plus amples informations :

cf. [www.otif.org](http://www.otif.org) - [Informations générales](#)