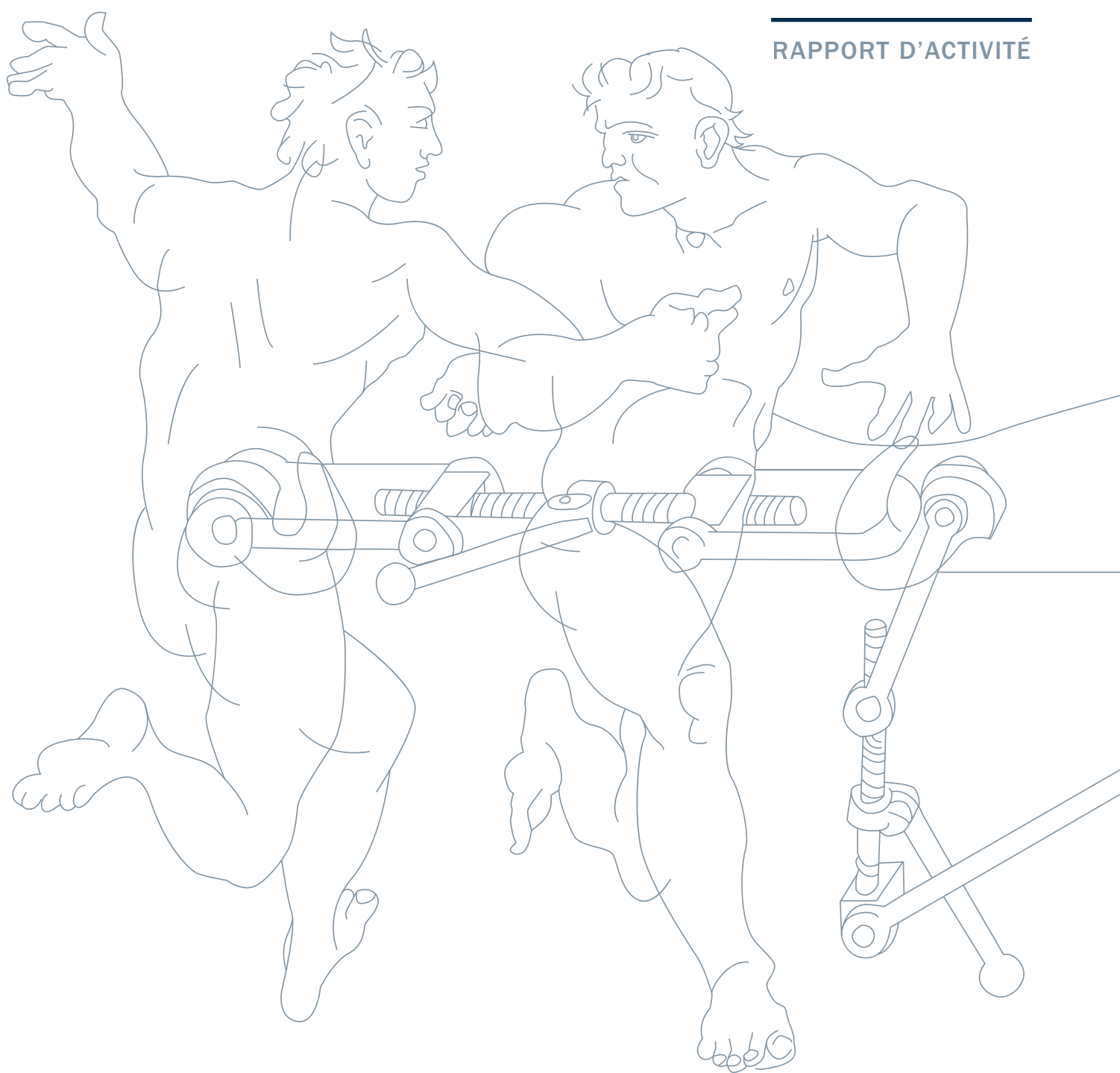




OTIF

2016

RAPPORT D'ACTIVITÉ



OTIF

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

Ce rapport est le premier du programme du travail 2016-2017. Il est aussi le troisième depuis que l'OTIF a adopté sa nouvelle raison d'être :

Un droit uniforme pour connecter l'Europe, l'Asie et l'Afrique.

Il est passionnant de constater que cette notion d'interconnexion est devenue centrale. Il suffit de voir les projets en cours autour des véhicules autonomes. En effet, quelle est la promesse principale contenue dans ce nouvel horizon pour les transports ?

Il s'agit de la mise en réseau du transport routier. La conduite automatique pour les déplacements individuels permettra évidemment de se dégager du fardeau quotidien de la conduite, mais la promesse principale réside dans l'optimisation du trafic qu'apportera une gestion centralisée. Les projections réalisées par l'OCDE font état d'un énorme potentiel pour la réduction des émissions polluantes pour les centres urbains.

Or, le transport ferroviaire est déjà un réseau intégré, c'est un de ses avantages compétitifs décisifs. Quelles sont donc les voies de progrès ?

L'OTIF se donne pour mission de définir des règles au niveau international pour permettre aux différents réseaux nationaux de s'interconnecter. L'Organisation fournit ainsi un véritable « système d'exploitation commun », ce qui est sa mission traditionnelle. Il faudra à l'avenir réfléchir aux interconnexions avec d'autres réseaux de transport et/ou d'autres réglementations. Un travail interdisciplinaire sur les systèmes d'information dans un cadre plus large que le seul cadre européen devient ainsi nécessaire.

En ce sens le rôle de l'OTIF comme forum, qui s'est affirmé au cours de l'année 2016, devrait prendre une ampleur nouvelle. Pour terminer sur un exemple concret – développé dans le corps du rapport – nous travaillons aujourd'hui avec l'Union postale universelle, l'Organisation mondiale des douanes et le Conseil de coordination des transports transsibériens à mettre en place un cadre pour l'échange de colis entre l'Europe et la Chine.

Ce projet, gage d'échanges équilibrés et partenariaux, réunit autour d'une même table la Chine, la Russie et les pays de l'Union européenne. C'est un beau symbole de l'utilité de notre Organisation.

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 intérieures

ADR

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route

(RU) 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)

ATF

Applications télématiques au service du fret

(RU) 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

CCTT

Conseil de coordination des transports transsibériens

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

CESAP-ONU

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

(RU) CIM

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

CIT

Comité international des transports ferroviaires

(RU) CIV

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

COTIF

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

CTE

Commission d'experts techniques

(RU) 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

(RU) CUV

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

DG Mobilité et transports

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

DG Voisinage et négociations d'élargissement

Direction générale du voisinage et des négociations d'élargissement de la Commission européenne

ECE

Entité chargée de l'entretien

EIM

Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire

ERA

Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

ETCR

Centre européen de formation pour les chemins de fer

GOST

Normes ou standards d'État 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

OCDE

Organisation de coopération et de développement économiques

OCE

Organisation de coopération économique

OMD

Organisation mondiale des douanes

OSJD

Organisation pour la coopération des chemins de fer

OTIF

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

PTU

Prescription technique uniforme

PTU GEN-D

Prescription technique uniforme sur les procédures d'évaluation (modules)

PTU GEN-G

Prescription technique uniforme sur la méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation des risques

PTU LOC&PAS

Prescription technique uniforme sur les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de passagers

PTU WAG

Prescription technique uniforme sur les wagons de marchandises

RIC

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

RID

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (Annexe de l'appendice C à la COTIF)

RNE

RailNetEurope

RTE-T

Réseau transeuropéen de transport

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

UE

Union européenne

UIC

Union internationale des chemins de fer

UNIDROIT

Institut international pour l'unification du droit privé

UPU

Union postale universelle

WG TECH

Groupe de travail permanent de la Commission d'experts techniques

LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES

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

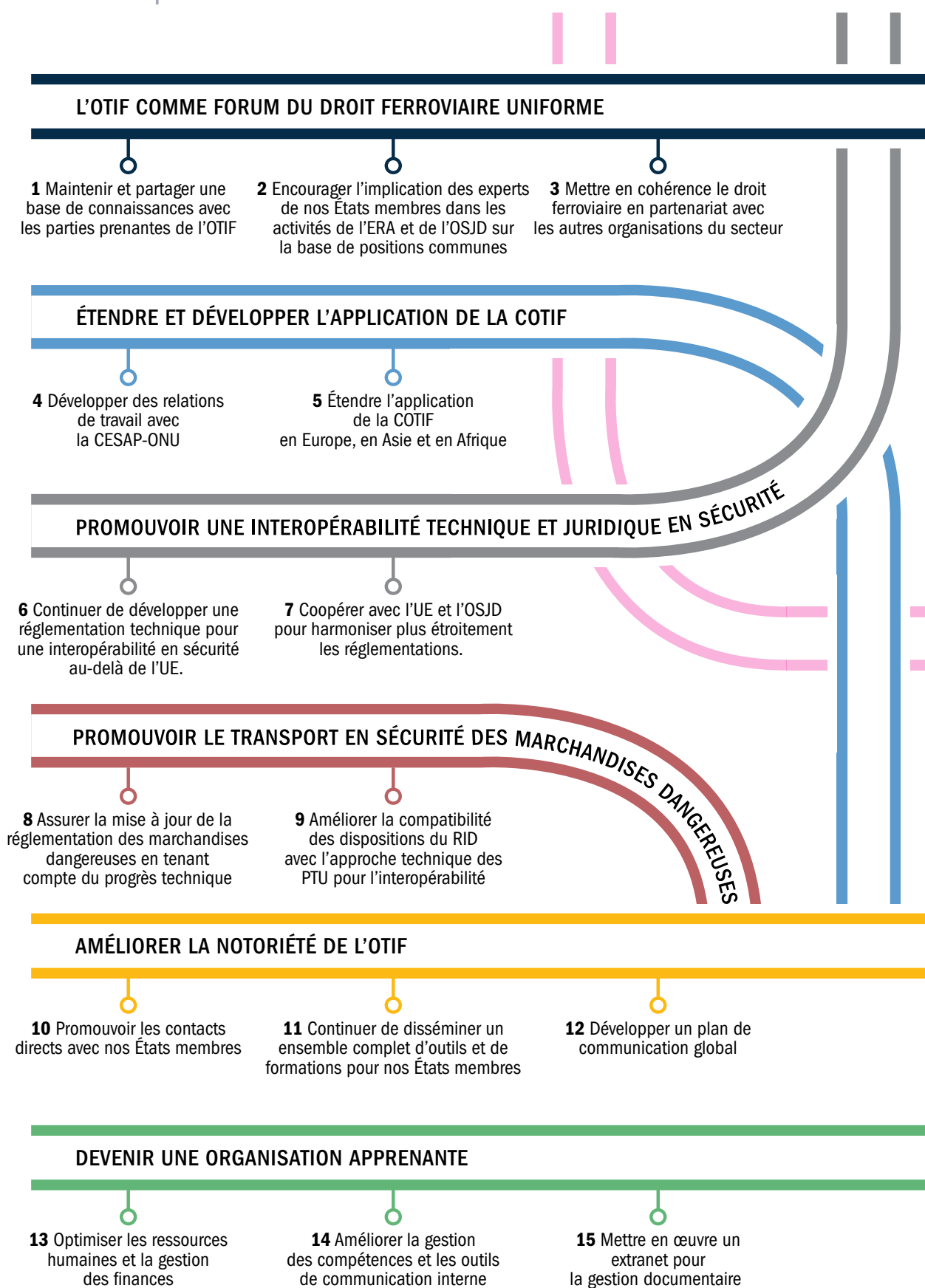


TABLE DES MATIÈRES

1	L'OTIF, FORUM POUR LE DÉVELOPPEMENT D'UN DROIT FERROVIAIRE GLOBAL	8
	L'OTIF au cœur de l'harmonisation de la réglementation ferroviaire	8
	L'extension du périmètre de l'OTIF	12
	Point d'étape	13
2	AMÉLIORER ET MODERNISER LE DROIT UNIFORME DES CONTRATS	14
	Moderniser et améliorer les contrats de transport	14
	Mettre en œuvre les recommandations de l'étude sur les corridors	17
	Développer nos coopérations	18
	Point d'étape	18
3	AMÉLIORER L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SÉCURITÉ	19
	Veiller à l'équivalence des dispositions de la COTIF avec celles de l'UE	19
	L'interopérabilité au-delà de l'UE	21
	Accompagner la mise en œuvre de la réglementation	23
	Point d'étape	24
4	LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES	26
	La Réunion commune RID/ADR/ADN et la Commission d'experts du RID	26
	Poursuivre l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS et entretenir les partenariats	30
	Point d'étape	32
5	UNE ORGANISATION APPRENANTE	33
	Une gestion optimisée et rationalisée	33
	L'OTIF en chiffres en 2016	35
	Une présence et une visibilité accrues pour l'OTIF	36
	Point d'étape	37



1

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

Le développement du mode ferroviaire entre l'Europe et l'Asie suscite aujourd'hui un intérêt de plus en plus fort. Les réseaux actuels sont les héritiers des grands monopoles nationaux, mais l'heure est à la constitution de réseaux régionaux et à l'établissement de nouvelles routes terrestres à l'échelle mondiale, à l'instar du projet de route de la soie. La COTIF, par sa flexibilité et le caractère moderne de ses règles juridiques, est le logiciel commun de cette mondialisation ferroviaire.



François DAVENNE
Secrétaire général OTIF

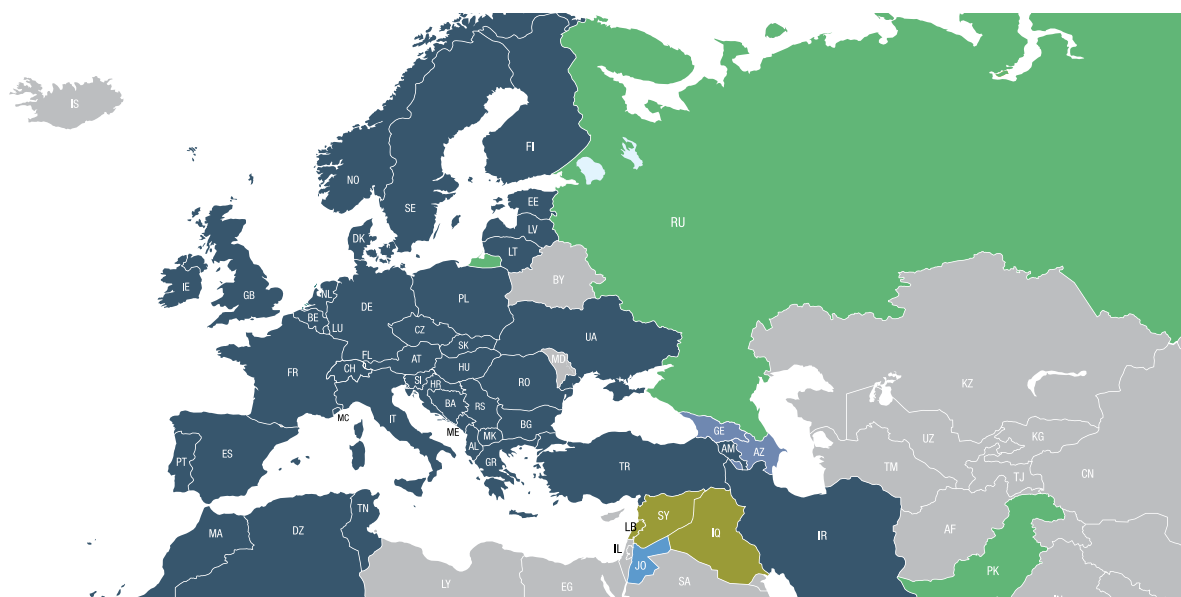
L'OTIF AU CŒUR DE L'HARMONISATION DE LA RÉGLEMENTATION FERROVIAIRE

ÉVOLUTIONS DE L'APPLICATION DE LA COTIF 1999

L'année 2016 a permis de réaliser pleinement l'objectif n° 5 puisque la République tchèque a formellement levé ses réserves, permettant une application homogène des 7 appendices de la COTIF 1999 dans 41 de nos États membres, dont l'ensemble des membres de l'UE.

Il s'agit là d'une réussite particulièrement importante. En effet, notre droit est partie intégrante de la réglementation ferroviaire de l'Union

OBJECTIF 5
Étendre l'application de la COTIF en Europe, en Asie et en Afrique



● Tous les appendices de la COTIF (42)*

● Membres associés (1)

● Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2)

● Suspension de la qualité de membre (3)

● Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)

*GB: Sans CUI

européenne. La COTIF ayant vocation à s'étendre, il doit donc être parfaitement clair pour les États intéressés que son application est une réalité incontournable.

Cette nouvelle situation rend plus naturelle et plus efficace l'organisation d'ateliers en partenariat avec la DG Voisinage et négociations d'élargissement dans le cadre du programme Euromed, comme ceux de la fin octobre 2016 en Égypte et en Israël.

DES AXES DE COOPÉRATION STABLES

À la différence de l'Union européenne, l'OTIF ne s'appuie que 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.

L'UE et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

Nous entretenons avec l'UE des relations de travail régulières, en particulier pour le développement d'un concept d'interopérabilité au-delà de l'Union. La coordination technique avec la Commission, qui fait l'objet d'un arrangement administratif signé en 2013, a été complétée par des dispositions pratiques convenues par les parties le 30 septembre 2016 pour permettre la mise en œuvre de cet arrangement et qui engagent notamment l'Agence et la DG Mobilité et transports à tenir l'OTIF informée de tous les développements de l'UE significatifs pour l'OTIF.

Par ailleurs, l'OTIF apporte un éclairage plus international à certaines problématiques-clés pour l'UE. Ainsi, le Secrétaire général est intervenu comme modérateur dans l'atelier consacré au bruit lors des Journées sur les RTE-T organisées à Rotterdam en juin 2016. Dans la foulée, l'Organisation a proposé une solution de compromis efficace sur ce sujet structurant dans le cadre de la Commission d'experts techniques.

L'OSJD

Depuis la réactivation de la position commune du 12 février 2003, les relations de travail avec l'OSJD continuent de se renforcer. Deux réunions de coordination ont ainsi été organisées en 2016, où s'est construite une vision commune du rail à l'échelle eurasiatique. L'OTIF participe également aux groupes de travail de l'OSJD de manière régulière et constructive, la coordination et l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS se poursuivant par ailleurs.

L'UIC

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

Dans ce cadre, le Secrétariat est particulièrement attentif à suivre le mouvement de numérisation en cours dans les transports. Il promeut ainsi notamment au sein des groupes de travail de l'UIC un modèle pour l'intégration progressive des réseaux internationaux ferroviaires utilisant des couches successives et hiérarchisées, particulièrement adapté pour penser les nouveaux services.

Deux ateliers « OTIF-COTIF » autour de la Méditerranée

En partenariat avec la Commission européenne, le Secrétariat de l'OTIF a co-organisé, dans le cadre du projet Euromed pour les transports, deux ateliers de sensibilisation à la COTIF intitulés « OTIF-COTIF - Présentation du droit ferroviaire unifié », avec la participation du Comité international des transports ferroviaires (CIT).

Le 27 octobre 2016 au Caire, le ministère des transports de la République arabe d'Égypte a accueilli les intervenants de l'OTIF et du CIT pour une journée ponctuée de présentations et de discussions.

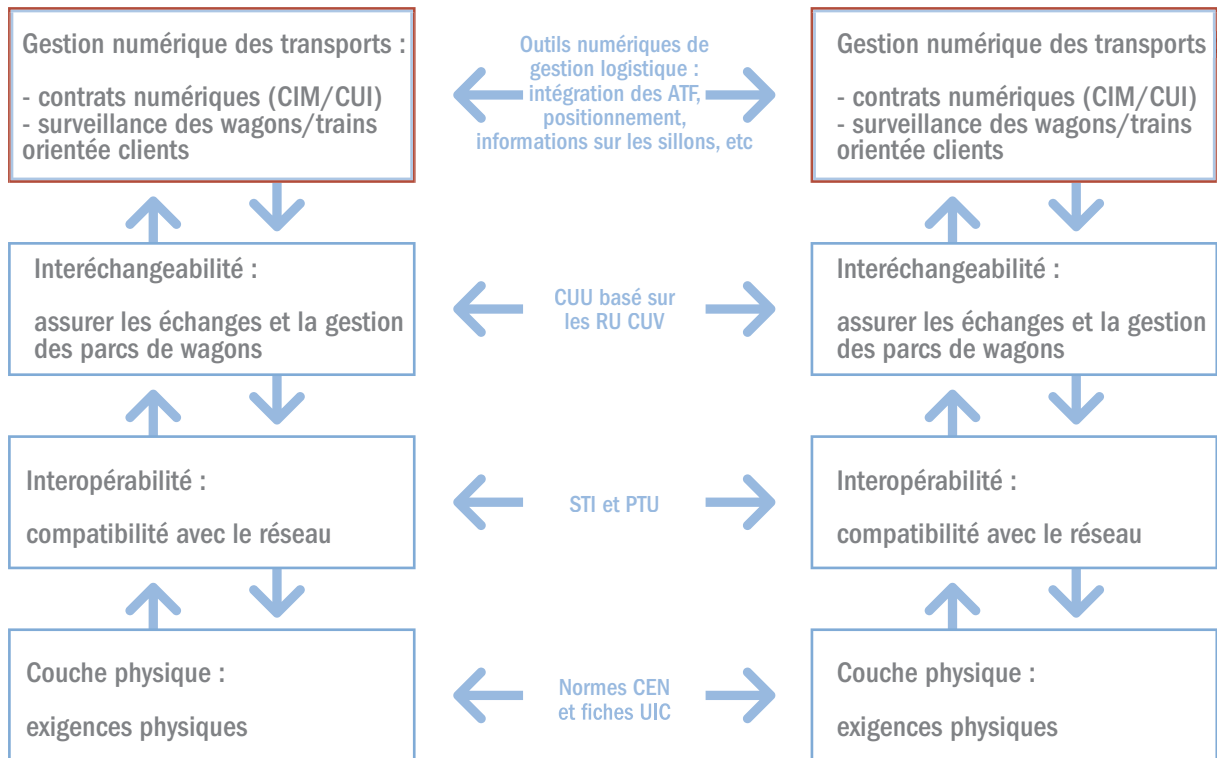
Le 2 novembre 2016 à Jérusalem, c'est au ministère des transports de l'État d'Israël que les intervenants de l'OTIF et du CIT ont présenté les avantages que revêt l'application de la COTIF et de ses appendices ainsi que les avantages de l'adhésion à l'OTIF et au CIT.

Actions de formation Le Collège d'Europe à Bruges

Le 7 juillet 2016, pour la quatrième année consécutive, le Secrétariat a présenté la COTIF et l'OTIF dans le cadre du cours d'été du Centre européen de formation pour les chemins de fer (ETCR) à Bruges, en Belgique. L'ETCR est une association indépendante d'entreprises du secteur ferroviaire européen. Son objectif est de permettre aux managers et futurs managers d'étudier la législation européenne en matière de transports et de découvrir les derniers développements touchant le secteur ferroviaire. La contribution 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 international ferroviaire au sein de l'UE et au-delà.

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

Vers la numérisation du fret ferroviaire**Former et informer**

Le Secrétariat de l'OTIF a lancé en 2015 un programme de formation intensif destiné à des membres sélectionnés du personnel des autorités 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 spécifique. 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 2016, ce programme a été suivi par M. Çağlar Tabak de la direction générale de la réglementation ferroviaire (DDGM) de Turquie pendant quatre mois, puis par Mme Milena Milačić de la direction générale des transports ferroviaires du Monténégro.

OBJECTIF 1

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

Faire connaître l'OTIF

Le 13 octobre 2016, le Secrétariat de l'OTIF est intervenu au cours de la 17^e Conférence internationale d'experts scientifiques sur les chemins de fer (RAILCON 2016) sur le thème de la COTIF comme droit ferroviaire international pour connecter différents réseaux, en expliquant comment l'interopérabilité non seulement juridique mais aussi technique et opérationnelle entre les États membres pouvait être atteinte via la création d'un réseau de systèmes ferroviaires connectés. Cette présentation s'inscrivait dans le cadre des sessions de formation et de dissémination dans les États membres ne faisant pas partie de l'UE, dont l'objectif est d'approfondir la connaissance de la réglementation de l'OTIF des personnes impliquées dans les transports ferroviaires.

LA MISE EN ŒUVRE DES DÉCISIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : MODIFICATION DE L'ARTICLE 34 DE LA COTIF

OBJECTIF 3

Mettre en cohérence le droit ferroviaire
en partenariat avec les autres
organisations du secteur

À la 12^e session de l'Assemblée générale de l'OTIF qui s'est tenue à Berne les 29 et 30 septembre 2015, les États membres ont pu approuver la totalité des propositions concernant la révision partielle de la COTIF et des appendices D (CUV), F (APTU) et G (ATMF). La mise en application de ces changements est attendue par nos États membres, tant d'un point de vue juridique que technique.

C'est la raison pour laquelle le programme de travail 2016-2017 adopté par le Comité administratif en sa 124^e session (Berne, 29 et 30 janvier 2016) prévoyait que : « 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. ».

Le Secrétariat a réalisé une enquête comparative des différentes modalités de mise en œuvre dans le droit national des modifications de la COTIF relevant de l'article 34. Il en a conclu que les modalités actuelles introduisaient des délais supplémentaires difficilement compatibles avec un environnement juridique en constante évolution. Dans ce contexte, il est demandé non seulement au Secrétariat mais aussi à ses États membres de se montrer plus réactifs.

Le Comité administratif a pris note de cette analyse à sa 126^e session du 6 décembre 2016 et a conclu qu'il était nécessaire :

- de s'appuyer sur une étude indépendante menée par un expert de haut niveau en droit international ;
- sur cette base, d'organiser en 2017 un groupe de travail afin de préparer la décision de la prochaine Commission de révision.



Le vice-ministre des transports, M. Lu Dongfu, et le Secrétaire général, M. F. Davenne

L'EXTENSION DU PÉRIMÈTRE DE L'OTIF

UN ATELIER POST-ADHÉSION À BAKOU

Le 1^{er} novembre 2015, l'OTIF s'était félicitée de l'adhésion de l'Azerbaïdjan, devenu le 50^e État membre de l'OTIF. En 2016, le Secrétariat a organisé à Bakou un séminaire post-adhésion en partenariat avec des experts géorgiens, turcs et ukrainiens pour aider notre nouveau partenaire à mettre en œuvre de façon concrète les avantages apportés par la COTIF.

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 eurasiatique. Il apparaît ainsi que la raison d'être de l'OTIF « Un droit ferroviaire unifié pour rapprocher l'Europe, l'Asie et l'Afrique » anticipait dès 2014 des évolutions structurelles du secteur ferroviaire.

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.

ACCROÎTRE LA VISIBILITÉ DE L'OTIF EN ASIE

Le Secrétariat a accru sa visibilité en Asie au cours de l'année 2016. Les contacts pris avec la CESAP-ONU en 2015 ainsi que la participation à la Conférence des ministres de l'OSJD à Bakou en 2016 ont ainsi permis à l'OTIF de se rapprocher de ses partenaires chinois.

Au terme d'échanges fournis, mémorandum d'accord a été conclu le 12 juillet 2016 entre l'OTIF et l'Administration nationale des chemins de fer chinoise, représentée par le vice-ministre des transports, M. Lu Dongfu. Les représentants chinois se sont montrés particulièrement intéressés par le déploiement du concept d'interopérabilité au-delà de l'Union européenne.

Notre coopération avec l'Iran reste également forte avec la participation du Secrétaire général à la première conférence « *Oil, Rail and Ports* » organisée le 15 mai à Téhéran, qui a permis de préciser les enjeux de développement du rail dans ce pays-clé pour la future route de la soie.

Une illustration de ces enjeux peut également être trouvée dans la participation de l'OTIF au projet de transport de colis postaux entre la Chine et l'Europe au sein d'un partenariat réunissant le CIT, le CCTT, l'OMD, l'UPU ainsi que les opérateurs ferroviaires et postaux concernés. Le marché potentiel est extrêmement important puisque les échanges de colis postaux entre la Chine et l'Europe connaissent une croissance annuelle de 20 %.

OBJECTIF 5

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

OBJECTIF 4

Développer des relations de travail régulières avec la CESAP-ONU

L'atelier COTIF à Bakou

En novembre 2015, l'Azerbaïdjan est devenu le 50^e État membre de l'OTIF. À la même époque, les autorités azerbaïdjanaises, les Chemins de fer azerbaïdjanais (ADY) et l'OTIF sont convenus d'organiser un atelier post-adhésion avec pour objectif d'offrir les outils pour l'application des appendices à la COTIF et d'échanger sur les bonnes pratiques, avec la participation spéciale du CIT.

Organisé à Bakou les 2 et 3 mai 2016, l'atelier « Voyageurs, marchandises et marchandises dangereuses : comment appliquer et mettre en œuvre la COTIF et ses appendices » a ainsi réuni des experts et représentants de l'OTIF, ainsi que de nombreux intervenants venus d'Azerbaïdjan, de Géorgie, de Turquie et d'Ukraine. Les participants venaient quant à eux tant des ministères que du secteur privé.

L'une des principales conclusions de l'atelier a été que les chemins de fer de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie devaient coordonner leurs activités pour la mise en application des RU CIV et CIM (appendices A et B à la COTIF) avant l'ouverture de la ligne Bakou-Tbilissi-Kars prévue à l'été 2017. Sur les questions pratiques, les Chemins de fer azerbaïdjanais ont dit vouloir apprendre des expériences de la Turquie et de l'Ukraine, notamment quant à la gestion de la lettre de voiture CIM et des contrôles aux frontières. Le Secrétariat de l'OTIF est disposé à apporter à tout moment l'aide nécessaire, en sus de la coopération bilatérale instaurée pendant l'atelier.

En juin 2016, l'Azerbaïdjan a pour la première fois participé à la CTE, sans toutefois disposer du droit de vote puisqu'il n'applique pas les appendices F et G à la COTIF.

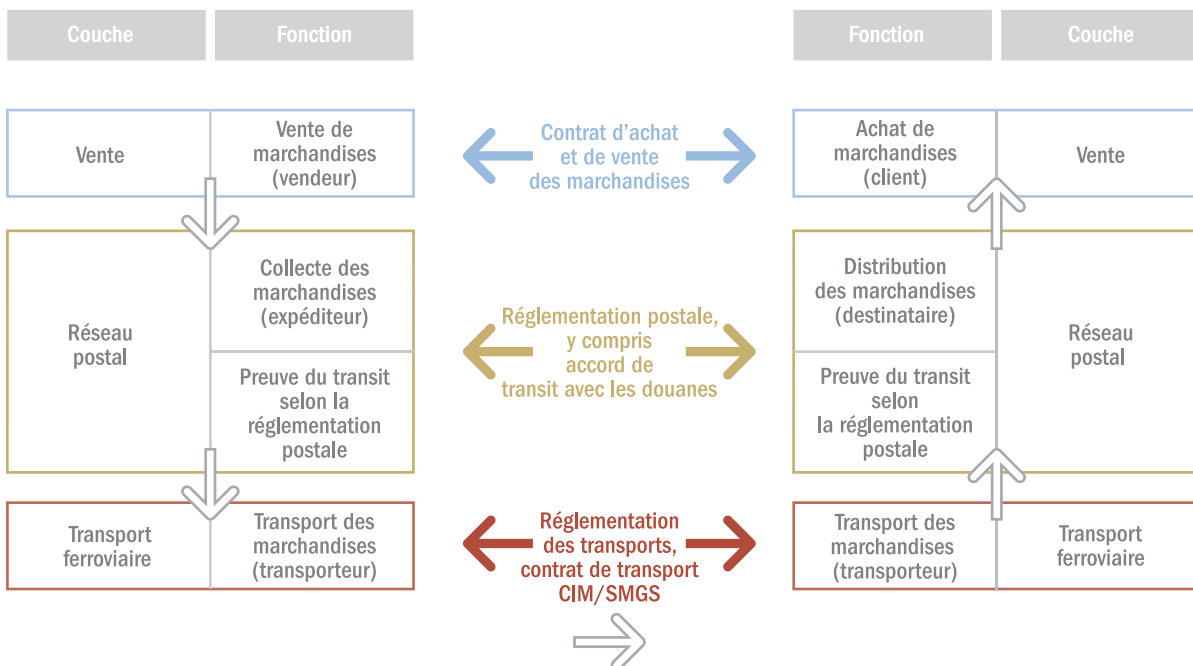
Le transport ferroviaire international des envois postaux

Le Comité international des transports ferroviaires (CIT), l'Union postale universelle (UPU) et le Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) ont signé en mars 2016 un mémorandum d'accord permettant d'explorer la faisabilité et les possibilités d'exécution d'un projet d'acheminement ferroviaire de colis postaux en trains de conteneurs. L'OTIF apporte son plein soutien à cette initiative dont elle est partie prenante depuis le séminaire « Transport ferroviaire international des envois postaux » organisé par le secrétaire général du CCTT, M. Bessonov, à Moscou. Lors de leur réunion du 21 octobre 2016, l'OTIF et l'OSJD ont par ailleurs décidé de préparer un mémorandum d'accord commun avec l'UPU en 2017.

Depuis, des essais menés entre la Chine et l'Europe ont montré que les difficultés à surmonter provenaient de la complexité des interfaces entre :

- le droit commercial qui régit la vente en ligne,
- le droit postal de l'UPU,
- le droit ferroviaire de l'OTIF et de l'OSJD,
- le droit douanier.

L'OTIF a modélisé les différentes réglementations et leurs interfaces dans le but de clarifier les questions devant être résolues afin d'organiser ces transports. Ce modèle peut être résumé par le schéma suivant, qui décrit le cheminement d'un paquet entre les différentes couches réglementaires et physiques : du contrat de vente à l'envoi du paquet et à son transport par le rail.



POINT D'ÉTAPE

CE QUI A ÉTÉ FAIT :

3 mai 2016 : Séminaire à Bakou pour la région de l'Asie centrale.

Rédaction de guides d'application pour la bonne utilisation des procédures d'évaluation (PTU GEN-D) et pour l'évaluation et l'appréciation des risques (PTU GEN-G).

CE QUI A CHANGÉ :

2017 : La signature du mémorandum d'accord avec la Chine devrait déboucher sur des coopérations concrètes en 2017, dont la participation de celle-ci à la CTE.

CE QUI EST PRÉVU :

2018 : Un séminaire technique à Ankara est toujours d'actualité mais à l'horizon.

Automne 2017 ou 2018 : Séminaire pour la région du Maghreb.

Mi-2017 : Participation à la revue de projet pour les chemins de fer intégrés du CCG à Abou Dhabi.

2

AMÉLIORER ET MODERNISER LE DROIT UNIFORME DES CONTRATS

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. Les modifier requiert donc une grande prudence, d'autant plus qu'ils servent de support à des milliers de contrats quotidiens qui règlent l'ensemble des questions de responsabilité.

MODERNISER ET AMÉLIORER LES CONTRATS DE TRANSPORT

RÉSULTAT DU GROUPE DE TRAVAIL « RU CUI » : UNE DÉFINITION PLUS CLAIRE DU CHAMP D'APPLICATION

Depuis son élaboration en 1999, le contrat d'utilisation de l'infrastructure a anticipé le droit de l'Union européenne, avec une idée simple : un cadre uniforme pour les contrats d'allocation des sillons internationaux. Aujourd'hui, alors que le quatrième paquet ferroviaire a été voté et annonce la mise en œuvre d'un espace ferroviaire européen unique, la question reste plus que jamais d'actualité. Le Secrétariat reste persuadé que des solutions contractuelles fondées sur un contrat révisé pourraient permettre au secteur d'organiser une gestion efficace des sillons internationaux. L'expérience réussie du CUU pourrait servir d'inspiration.

Depuis la 25^e session de la Commission de révision (Berne, 25 et 26 juin 2014), un groupe de travail institué par le Secrétaire général en vue de la préparation d'une révision des RU CUI s'est réuni à quatre reprises. Sa dernière session a eu lieu le 31 mai 2016.

Son but principal consistait à clarifier le champ d'application des RU CUI car il fait l'objet d'interprétations différentes, ce qui nuit à son application et à la sécurité des acteurs, notamment des gestionnaires d'infrastructure. Le groupe s'est également penché sur les questions liées à la responsabilité des deux parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure : les transporteurs et les gestionnaires d'infrastructure.

Des États membres représentatifs des principaux réseaux ferroviaires européens, la Commission européenne et les représentants de parties prenantes (CER, CIT, EIM et RNE) ont participé à ces travaux. Tous les États membres et l'UE ont reçu les rapports de chaque session du groupe de travail et ont ainsi été informés de l'avancée des travaux. À la fin de la 4^e session, une majorité des



Aleksandr KUZMENKO
Chef du département juridique

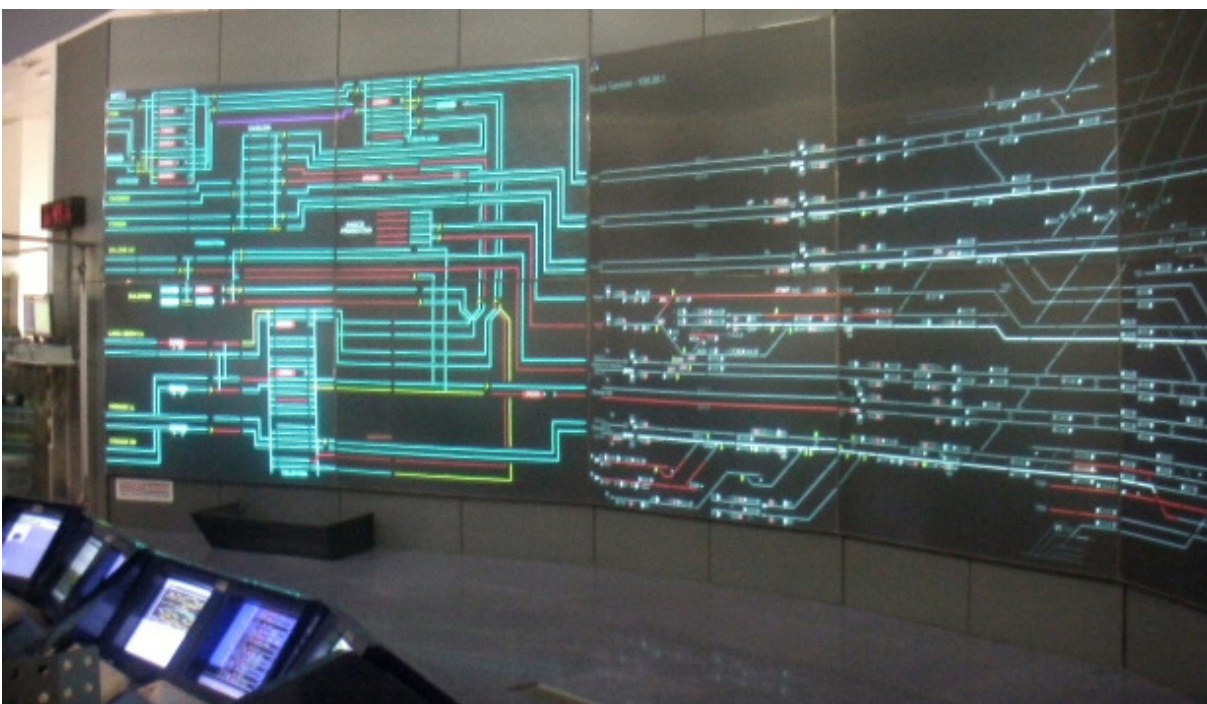
OBJECTIF 3

Mettre en cohérence le droit ferroviaire
en partenariat avec les autres
organisations du secteur

membres du groupe de travail a adhéré au principe selon lequel le champ d'application, s'il doit rester lié au cadre des contrats de transport régis par les RU CIV et CIM, doit surtout prendre en compte le fait qu'une infrastructure ferroviaire est utilisée par une entreprise ferroviaire afin de réaliser un trafic international.

Les RU CUI s'appliqueraient ainsi aux contrats d'utilisation de sillons ferroviaires internationaux. Dans la pratique, ceux-ci sont en fait constitués de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux États membres et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure concernés.

Le champ d'application des RU CUI ainsi révisé prendra en compte cette réalité complexe.



LA CEE-ONU : VERS UN DROIT EURASIATIQUE UNIFIÉ

La signature de la déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie par 37 pays de la CEE-ONU le 26 février 2013 a donné un nouveau souffle au projet de la CEE-ONU sur le droit ferroviaire eurasiatique unifié, qui se limite aujourd'hui dans les faits à la question des contrats de transport pour le fret.

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

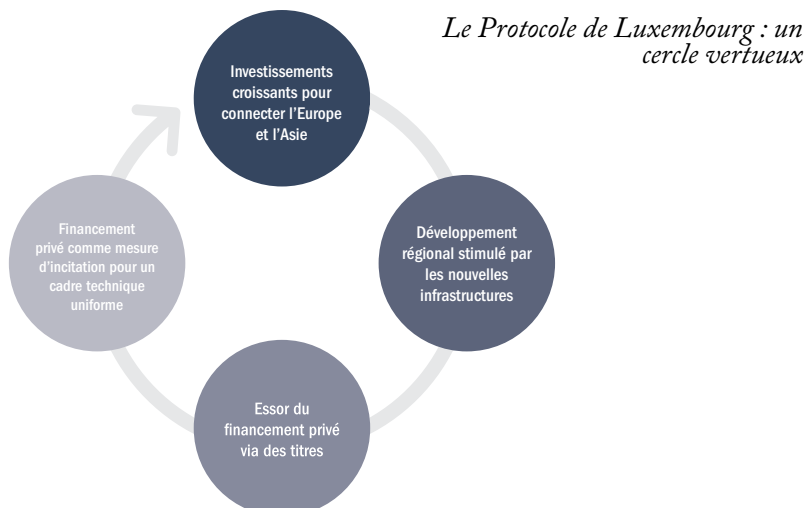
En 2015, le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire de la CEE-ONU a mis la dernière main au projet de « dispositions juridiques pertinentes » visant à uniformiser le droit ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et l'a soumis au Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2). De l'avis du Secrétariat de l'OTIF, ce projet constitue un droit d'interface ou droit convenu entre les RU 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.

Le Comité des transports intérieurs de l'ONU a adopté en février 2016 la résolution n° 263 qui encourage les entreprises ferroviaires et les organisations internationales actives dans le domaine des transports ferroviaires à tester ces dispositions juridiques dans la pratique et approuve la poursuite des travaux du Groupe d'experts pour une année supplémentaire.

En 2016, le Groupe d'experts a tenu deux réunions officielles et une réunion de travail informelle. Sur la base de la résolution, il a retenu les corridors suivants pour le déroulement des essais pilotes :

- Russie, Biélorussie, Pologne, Allemagne ;
- Turkménistan, Iran, Turquie ;
- éventuellement Lituanie, Biélorussie, Pologne.

Il a par ailleurs été convenu d'une feuille de route afin de garantir le plein succès de ces essais pilotes. 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^e Assemblée générale.



Le Protocole de Luxembourg : un registre international des garanties

Adopté lors de la conférence diplomatique qui s'est tenue en février 2007 à Luxembourg, le Protocole de Luxembourg met en place un nouveau régime juridique pour la reconnaissance et l'exécution des garanties lorsque celles-ci sont prises sur le matériel roulant ferroviaire. Il prévoit l'établissement d'un registre ainsi qu'une autorité de surveillance dudit registre et a pour but de promouvoir les investissements privés dans le rail, sur le modèle du protocole aéronautique en vigueur depuis le 1^{er} mars 2006.

Malgré deux nouveaux signataires en 2016, le Royaume-Uni (en février) et le Mozambique (en novembre), puis la signature par la France en 2017, le Protocole de Luxembourg n'est pas encore entré en vigueur car les deux conditions de son article XXIII ne sont pas remplies :

- dépôt du quatrième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion : à ce stade, seul 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 2016, le Secrétariat de l'OTIF s'est appliqué à promouvoir le Protocole soit en intégrant ce sujet lors de rencontres à haut niveau, comme ce fut le cas avec la délégation chinoise reçue à Berne en juillet 2016, soit en abordant ce thème avec des institutions financières ou économiques telles que l'OCDE, en partenariat avec UNIDROIT.

Le Secrétariat considère par ailleurs que le Protocole de Luxembourg contribue à faire progresser l'interopérabilité du rail. En effet, le succès du mécanisme de garantie repose sur la possibilité de réutiliser les investissements sur d'autres réseaux. En ce sens, le développement d'investissements privés garantis par des sûretés réelles sur le matériel roulant devrait inciter à utiliser le cadre technique uniforme de l'OTIF.

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

OBJECTIF 7

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

En 2014 et 2015, l'OTIF a réalisé une étude portant principalement sur deux corridors eurasiatiques et dont l'objectif était de déterminer les régions dans lesquelles l'OTIF pourrait apporter une réelle valeur ajoutée pour l'organisation des liaisons. Avant la publication de cette étude en mars 2016, le Secrétariat de l'OTIF a consulté ses principaux partenaires, à savoir la CEE-ONU, la CESAP-ONU, la CER, le CIT, la Commission européenne, l'ERA, l'OCE, l'OSJD et l'UIC.

Quatre grands programmes d'action sont ressortis de cette étude pour l'OTIF :

1. Renforcer la coopération avec l'OSJD : l'OTIF a engagé une discussion concernant de nouveaux axes d'action communs, tout d'abord en matière de réglementation technique. Une plus grande importance a été accordée à la langue russe au sein de l'OTIF, notamment pour le transport des marchandises dangereuses.
2. Harmoniser les contrats d'utilisation des wagons liant détenteurs et transporteurs : l'une des clés du succès pour le trafic de conteneurs sera d'impliquer davantage les détenteurs de wagons privés dans les principaux corridors eurasiatiques, dans des conditions uniformes.
3. Coordonner l'échange électronique de données, condition déterminante pour l'intensification du trafic : sur la base de la STI ATF qui fournit un modèle cohérent pour ces échanges, l'OTIF collabore étroitement avec l'ERA et l'OSJD à la formation d'une vision commune.
4. Informer et former : conjointement avec le CIT, l'OTIF a intensifié son activité dans ces domaines, dans la mesure où le manque de connaissances et les erreurs en résultant ont été identifiés comme source majeure de dysfonctionnement. Les activités de formation s'inscrivent également dans le cadre de la stratégie de l'OTIF pour l'adhésion de nouveaux États membres. Elles devraient produire des résultats tangibles en 2017 et seront naturellement poursuivies.

I DÉVELOPPER NOS COOPÉRATIONS

PARTENARIAT AVEC LE CIT

En 2016, le partenariat avec le Comité international des transports ferroviaires reste central pour le département juridique :

- 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 RU CIM et CIV dans la mesure où il en élabore les documents connexes comme la lettre de voiture CIM et les titres de transports pour les voyageurs CIV, reconnus dans toute l'Europe et au-delà.

PARTENARIAT AVEC L'OSJD

La coopération avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer est fondée sur la position commune adoptée le 12 février 2003. Les contacts réguliers entre les directions des deux organisations garantissent que les questions stratégiques d'intérêt commun ainsi que toute différence d'opinion peuvent être ouvertement débattues en temps utile. Un véritable partenariat s'est développé, dont témoigne notamment la participation d'experts de l'OTIF aux groupes de travail de l'OSJD.

Le 21 octobre 2016 s'est tenue à Varsovie la réunion de direction annuelle du Comité de l'OSJD et de l'OTIF. À cette occasion, toutes les questions visant l'amélioration de l'efficacité et de la compétitivité du transport international par chemin de fer ainsi que l'évolution du trafic eurasiatique ont été discutées, dont la coopération pour l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS, la création de conditions favorables à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS et la facilitation du projet pour le transport ferroviaire de colis postaux entre la Chine et l'Europe.

OBJECTIF 1

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

POINT D'ÉTAPE

CE QUI A ÉTÉ FAIT :

Organiser des groupes de travail pour la révision de la position commune avec l'OSJD : dans sa lettre LAW-16023 du 12 mai 2016, le Secrétaire général de l'OTIF a proposé des modifications aux actions communes définies dans la position commune signée par l'OSJD et l'OTIF.

Mai 2016 : Groupe de travail CUI. Un projet de proposition pour la modification des articles des CUI portant sur le champ d'application, les définitions et la responsabilité (ainsi que la modification en conséquence du Rapport explicatif) a été préparé et sera soumis à la Commission de révision.

CE QUI A CHANGÉ :

Fin 2016 : Groupe de travail CIM. La poursuite des travaux sur la lettre de voiture électronique a été reportée en attendant le rapport du CIT au Secrétaire général de l'OTIF en application de la décision de la 12^e Assemblée générale.

La participation aux revues de projet du CCG, initialement prévue pour fin 2016, devrait avoir lieu en 2017.

CE QUI EST PRÉVU :

7-10 novembre 2017 : Réunion annuelle de la Commission pour la politique des transports et la stratégie de développement de l'OSJD (Varsovie)

27 février-1^{er} mars 2018 : 26^e session de la Commission de révision.

3

AMÉLIORER L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SÉCURITÉ

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

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

LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

Trente États membres de l'OTIF, dont vingt-neuf disposant du droit de vote, étaient présents ou représentés à la 9^e session de la Commission d'experts techniques (CTE) qui s'est déroulée à Berne les 7 et 8 juin 2016 sous la présidence de la Suisse.

La CTE a décidé l'adoption de modifications à la PTU WAG, lesquelles concernaient en particulier l'introduction de conditions d'agrément pour les semelles de frein en matériaux composites qui peuvent désormais être évaluées et approuvées comme constituants d'interopérabilité pour les systèmes de freinage. Remplacer les traditionnelles semelles de freins en fonte des wagons existants par des semelles en matériaux composites permet de réduire la rugosité des roues et donc le bruit au passage des trains de marchandises. Depuis 2012, les nouveaux wagons doivent être équipés de semelles composites ou de tout autre type de système de freinage ne grenant pas les roues, comme les freins à disque.

Par la suite, la CTE a décidé d'adopter des modifications de la PTU GEN G sur la méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation et l'appréciation 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 particulier lorsque le demandeur choisit d'utiliser une estimation explicite du risque. Dans de tels cas, des objectifs de conception harmonisés pourraient être utilisés pour démontrer l'acceptabilité des risques résultant de défaillances des fonctions d'un système technique.

Les deux décisions de modification des PTU ont été notifiées aux États membres et sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2016.



Bas LEERMAKERS
Chef du département de
l'interopérabilité technique

OBJECTIF 6

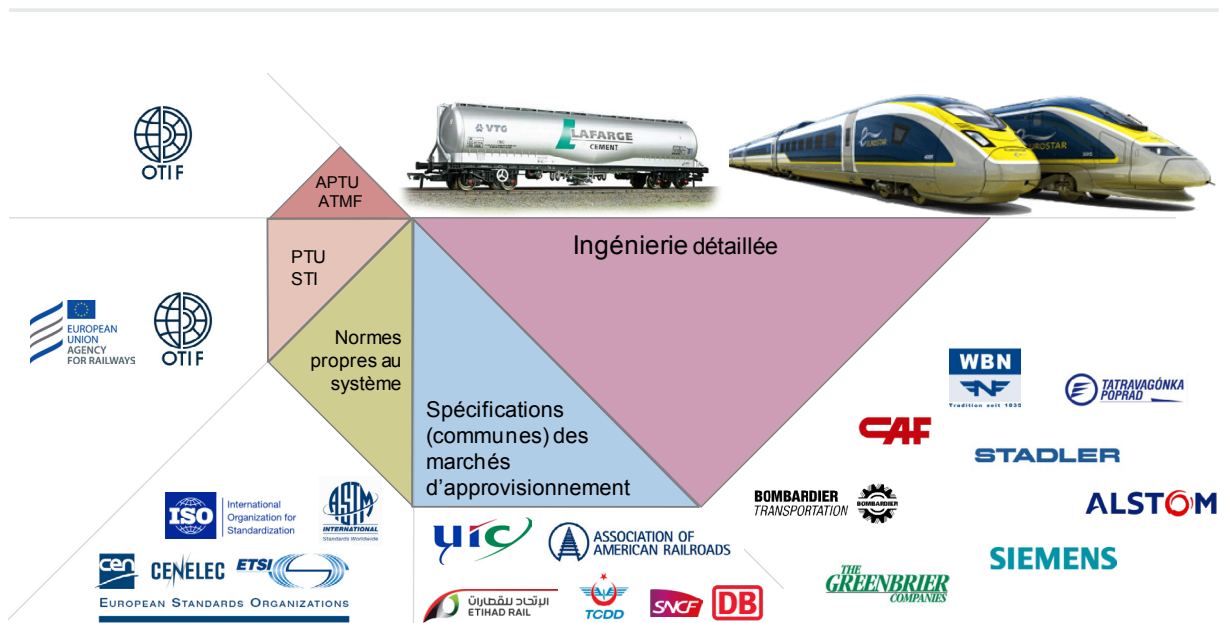
Continuer de développer une
réglementation technique pour une
interopérabilité en sécurité au-delà de l'UE

Modifications et versions consolidées des PTU sont disponibles sur le site internet de l'OTIF.

La CTE a également validé un document explicatif sur la PTU GEN D préparé par le Secrétariat de l'OTIF. Ladite PTU GEN D définit les procédures d'évaluation de la conformité aux PTU et le document explicatif, publié sur le site internet de l'OTIF, aide à en comprendre les principes.

De plus, la CTE a appuyé de nouveaux développements pour les applications télématiques au service du fret et pour l'interopérabilité au-delà de l'UE.

La réglementation technique de l'OTIF



PRÉPARATION DE LA PTU ATF

Après que le Secrétariat eut publié en 2015 une étude sur la faisabilité d'une transposition de la STI concernant les applications télématiques au service du fret (STI ATF) dans la COTIF, puis organisé en 2016 un séminaire sur la STI ATF à l'intention des États de l'OTIF non membres de l'UE, la CTE a chargé le WG TECH de préparer pour la CTE 10 une proposition de transposition de la STI ATF en PTU ATF. La mise en œuvre de tout ou partie de cette PTU serait volontaire, c'est-à-dire qu'aucun délai ne serait prescrit à cet effet. En revanche, dans le cas de la mise au point de processus ou de technologies et de l'achat d'équipements d'applications télématiques qui relèvent de la PTU ATF, son application serait obligatoire avec pour conséquence que tout nouveau processus, technologie et équipement devrait lui être conforme. En 2016, le WG TECH a examiné un projet de document pour adoption par la CTE en 2017.

I L'INTEROPÉRABILITÉ AU-DELÀ DE L'UE

UN NOUVEL APPENDICE H

Lors de l'Assemblée générale de 2015, le Secrétaire général a lancé l'idée d'établir une base légale dans la COTIF pour l'interopérabilité au-delà de l'UE. Dans ce contexte, l'interopérabilité désigne la circulation en sécurité et ininterrompue des trains dans et entre les systèmes ferroviaires d'États voisins. En pratique, cela signifie qu'une entreprise ferroviaire doit pouvoir faire circuler un train complet de son point de départ dans un État jusqu'à sa destination dans un autre État sans arrêts aux frontières pour raisons techniques ou d'exploitation.

L'interopérabilité pourrait accroître l'efficacité du trafic ferroviaire international : les trains n'auraient plus à être réorganisés dans les gares frontières et, à condition que les États frontaliers en conviennent, pourraient franchir les frontières sans s'arrêter. Or, ces améliorations sont nécessaires si le rail veut rester compétitif par rapport aux autres modes de transport.

Comme suite aux discussions menées en 2016 avec des organisations partenaires et au sein de la CTE 9, le Secrétariat a suggéré que l'interopérabilité au-delà de l'UE soit déployée dans deux domaines parallèles :

1. les dispositions en matière d'exploitation et de sécurité concernant en particulier les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure, afin de garantir que les trains sont exploités en toute sécurité en trafic international, ce qui inclut la certification et la surveillance des entreprises ferroviaires ;
2. les conditions d'accès au réseau, pour déterminer à quelles conditions les entreprises ferroviaires peuvent exploiter des trains internationaux dans un État, ce qui inclut par exemple les licences, les redevances et l'attribution des capacités.

Ces deux axes pourraient être traités séparément.

Les discussions sur le premier ont si bien avancé en 2016 qu'à la fin de l'année, le Secrétariat a pu commencer la rédaction d'un nouvel appendice H à la COTIF, fondé sur les principes suivants :

- Les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure devront définir leur système de gestion de la sécurité.
- Chaque État instituera une autorité de certification pour la certification des entreprises ferroviaires.
- Les autorités de certification coopéreront afin de permettre la reconnaissance mutuelle des certificats lorsqu'elle est possible.
- Les États surveilleront la bonne application du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires.
- La CTE sera compétente pour adopter des annexes permettant la mise en œuvre harmonisée des prescriptions du nouvel appendice.

Les idées du Secrétariat devront être discutées, révisées et affirmées par la CTE en 2017, puis par la Commission de révision et l'Assemblée générale en 2018.

Pour ce qui est des conditions d'accès au réseau, le Secrétariat envisage la création d'un groupe de travail distinct, encadré par le département juridique.

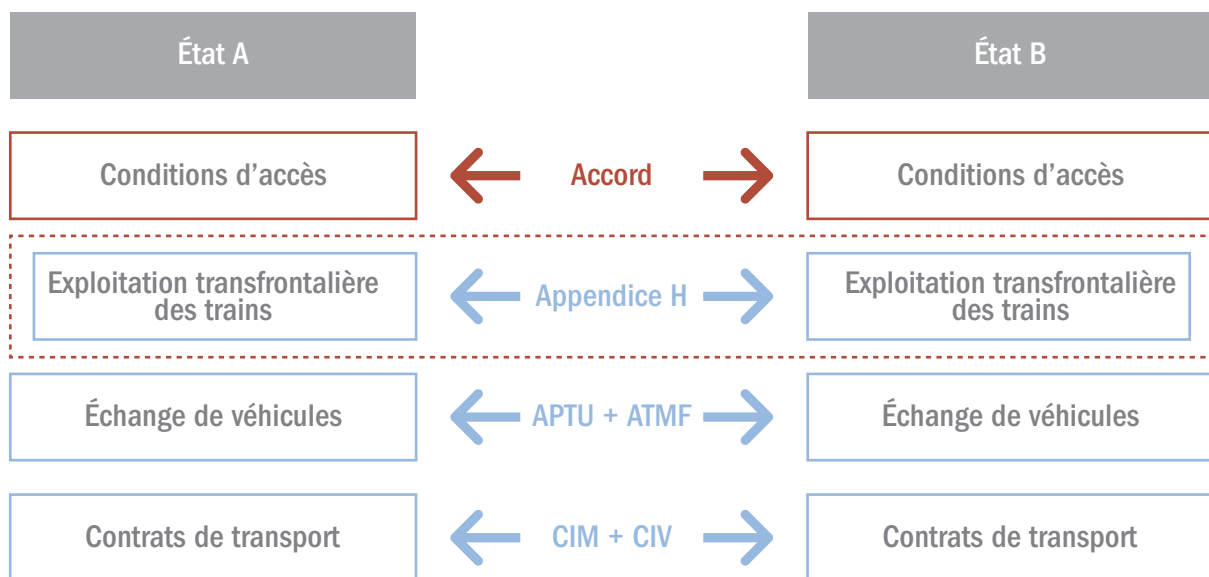
Interopérabilité et échange des véhicules

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 quant aux interfaces entre véhicules et 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 à l'échelle nationale.

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 importera à l'avenir de maintenir de telles spécifications sur le plan international.

Le champ d'application du nouvel appendice HLE 4^e PAQUET FERROVIAIRE

En juin 2016, trois actes législatifs sont entrés en vigueur au sein de l'Union européenne dans le cadre du 4^e paquet ferroviaire :

- règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004,
- directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne,
- directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire,

Par suite, la Commission européenne a présenté au WG TECH son analyse des modifications requises pour que les APTU et ATMF restent pleinement compatibles avec la législation de l'UE telle que modifiée par ces actes. Elle a exposé ses conclusions dans deux tableaux comparatifs sur la base desquels le Secrétariat de l'OTIF a préparé les projets de modification des APTU et ATMF. À partir des discussions du WG TECH, le Secrétariat de l'OTIF préparera en 2017 les projets de documents à présenter à la CTE. Après examen par la CTE, ce sera à la Commission de révision qu'il reviendra de décider des modifications.

ACCOMPAGNER LA MISE EN ŒUVRE DE LA RÉGLEMENTATION

LES VOITURES INTERCHANGEABLES

Depuis 2013, le Secrétariat de l'OTIF œuvre en faveur de l'intégration de spécifications pour les voitures interchangeables dans les STI et PTU. 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 spécifications pour les interfaces intervéhicules afin que les voitures de différents exploitants puissent être attelées ensemble.

Pour la première partie, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer 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 en 2015 une liste de paramètres, qui a ensuite été utilisée par un groupe de travail de l'Agence. En 2016, l'Agence a préparé des projets de spécifications pour les voitures interchangeables, le but étant, par suite des travaux avec le Secrétariat de l'OTIF, de créer une nouvelle clause facultative dans la STI LOC&PAS pour les véhicules destinés à une exploitation générale.

Le Secrétariat de l'OTIF suit de près ces activités de l'UE et y contribue, notamment au sujet de la compatibilité nécessaire avec les voitures RIC. Une fois que la STI révisée sera publiée, le Secrétariat en transposera les modifications dans la PTU LOC&PAS pour les nouvelles voitures et les voitures réaménagées.

LES REGISTRES DE VÉHICULES

Depuis 2013, l'Agence œuvre à la rationalisation des registres de véhicules avec l'objectif de donner des conseils pour leur consolidation. Le 15 juin 2016, le 4^e paquet ferroviaire a fixé l'obligation de créer un registre européen des véhicules, qui remplacera à l'avenir les différents registres nationaux des véhicules (RNV) des États membres de l'UE.

La création de ce registre européen intéresse l'OTIF car il importe que les RNV des États non membres de l'UE y soient connectés. Le Secrétariat de l'OTIF prend donc part à ces développements en conseillant l'Agence pour qu'elle prenne en compte les intérêts de l'OTIF. Les spécifications techniques et fonctionnelles du registre européen seront mises au point au cours de l'année 2017.

LA RÉDUCTION DU BRUIT

Dans le cadre de la 29^e session du WG TECH, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a présenté un nouveau groupe de travail chargé de passer en revue les possibilités pour la réduction du bruit émis par les vieux wagons de marchandises dans les États membres de l'UE.

Concrètement, il s'agirait de remplacer les semelles de frein en fonte de ces wagons par des semelles de frein en matériaux composites, qui lissent la table de roulement des roues pendant le freinage et réduisent donc considérablement le bruit de roulement.

Le Secrétariat de l'OTIF a indiqué qu'en l'absence de mesures équivalentes dans la COTIF, les mesures imposées par l'UE pourraient ne pas avoir force de loi pour les véhicules circulant en trafic interna-

OBJECTIF 7

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

tional venant de l'extérieur de l'UE et y entrant. Par conséquent, une approche commune entre l'OTIF et l'UE serait selon lui plus efficace.

Au lieu de prescriptions exigeant que tous les wagons deviennent silencieux, le Secrétariat de l'OTIF a suggéré au groupe de travail l'étude d'autres possibilités pour la réduction du bruit du fret ferroviaire, en particulier des mesures agissant à l'endroit même où surviennent les problèmes de bruit. Le Secrétariat de l'OTIF a présenté en ce sens l'idée des « corridors de fret silencieux » comme solution possible : le bruit au passage pourrait y être défini comme paramètre de compatibilité entre le réseau et le véhicule et il incomberait alors à l'entreprise ferroviaire de veiller à n'exploiter que des wagons « silencieux » sur les corridors définis.

Malgré certains inconvénients (tâches administratives accrues, possibles ambiguïtés de la réglementation locale et limitation de l'interopérabilité), cette approche aurait l'avantage économique évident d'éviter la modernisation de parcs entiers de véhicules et sa mise en œuvre ne semble pas impliquer d'obstacles juridiques majeurs. La contribution du Secrétariat a été intégrée dans le projet de rapport de l'Agence, qui sera prêt en 2017.

L'ACCRÉDITATION ET LA SURVEILLANCE DES ORGANISMES NOTIFIÉS AU SEIN DE L'UE

En mars 2016, l'Agence a mis au point et publié un plan d'accréditation des organismes notifiés. Bien que d'application volontaire, ce plan définit des exigences harmonisées pour l'évaluation des compétences des organismes d'évaluation au sein de l'UE avant leur notification par les États membres.

À la suite de cette publication, l'Agence a lancé un groupe de travail sur la surveillance des organismes notifiés dans le but de bâtir un modèle théorique selon lequel elle pourrait en surveiller les performances. L'objectif de cette surveillance est d'améliorer la confiance dans le travail des organismes notifiés comme pilier fondamental des procédures d'autorisation.

Comme suite aux discussions menées en 2016, le Secrétariat de l'OTIF a suggéré un plan d'action particulier pour examen par la Commission d'experts techniques en 2017.

POINT D'ÉTAPE

2016

17 et 18 février : WG TECH 28 (lieu à confirmer)

7 et 8 juin : CTE 9 (Berne)

7 et 8 septembre : WG TECH 29 (Lille)

16 et 17 novembre : WG TECH 30 (Berne)

2017

21 et 22 février : WG TECH 31 (Berne)

13 et 14 juin : CTE 10 (Berne)

12 et 13 septembre : WG TECH 32 (lieu à confirmer)

Novembre ou décembre : WG TECH 33 (lieu à confirmer)

LA COORDINATION INTERDISCIPLINAIRE GROUPE DE TRAVAIL RID-ATMF

OBJECTIF 9

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

Sur la base d'une étude menée en mars 2013 et analysant les interactions et la cohérence entre la législation ferroviaire et la législation sur les marchandises dangereuses, la DG Mobilité et transports de la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF ont institué le « Groupe de travail RID-ATMF » chargé d'étudier les possibles incohérences entre le RID et la législation ferroviaire générale. La composition du groupe était équilibrée entre les experts de ces deux domaines juridiques.

Le Groupe de travail RID-ATMF s'est réuni à trois reprises en 2016 (3 et 4 février, 9 et 10 juin, 18 et 19 octobre) et a prévu qu'une dernière réunion serait nécessaire début 2017.

Le Groupe de travail RID-ATMF a constaté que le processus général de coordination entre la législation pour les marchandises dangereuses et la législation ferroviaire générale était complexe et impliquait différents groupes de travail et organes décisionnaires. Après des débuts difficiles, les discussions du groupe de travail se sont révélées constructives. Son rapport rappelle les objectifs spécifiques à chaque domaine juridique et les compétences des commissions impliquées, qu'il ne s'agissait pas de remettre en cause. Il a été convenu qu'une meilleure coordination des deux ensembles juridiques était requise, en commençant par un certain nombre de sujets définis.

Parmi ces sujets, le groupe de travail a été d'avis que les aspects concernant les véhicules dans le RID, les STI et les PTU devaient être discutés en priorité. Selon lui, un meilleur processus de coordination devrait permettre de conserver dans le RID les « objectifs de protection » des exigences pour les véhicules, tandis que les spécifications techniques devraient quant à elles être formulées dans les STI et PTU. Une procédure adéquate a été mise au point à cet effet.

Le Groupe de travail RID-ATMF a recommandé l'institution d'un « groupe mixte d'experts pour la coordination », qui coordonnera l'harmonisation actuelle et future des réglementations. Ses conclusions seront rendues et présentées en 2017 aux quatre comités et commissions impliqués (Commission d'experts techniques et Commission d'experts du RID du côté de l'OTIF et comités RISC et TMD du côté de l'UE).



4

LE TRANSPORT EN SECURITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES

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 intérieures (ADN), le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) est révisé tous les deux ans.

Dans le cadre du processus de révision, ces règlements sont également harmonisés tous les deux ans avec les Recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses, préparées par le Comité d'experts de l'ONU. Parallèlement, la Réunion commune RID/ADR/ADN élabore des prescriptions harmonisées pour le transport de marchandises dangereuses dans tous les modes de transport terrestres (rail, route, navigation intérieure). Les dispositions propres au rail sont définies par la Commission d'experts du RID et son groupe de travail permanent.

LA RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ ADN ET LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID

En 2016, la notification des modifications entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2017 et la publication de l'édition 2017 du RID dans les trois langues de travail ont constitué les priorités du département du RID.



Jochen CONRAD
Chef du département des
marchandises dangereuses

OBJECTIF 8

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

LA 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 conjointement assumé par le département du RID de l'OTIF et par le secrétariat de la division des transports de la CEE-ONU. En 2016, la Réunion commune s'est réunie pour deux sessions d'une semaine. Tandis que la session de printemps a permis de procéder à de dernières corrections des modifications entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2017, la session d'automne a vu le traitement des premières propositions de modifications prévues pour une entrée en vigueur en 2019.

Parmi les nombreuses modifications prévues pour 2017, les thèmes ci-après se démarquent, en plus de ceux déjà mentionnés dans le rapport d'activité 2015. Ils ne donnent pas un aperçu exhaustif des activités du service RID, mais reflètent les évolutions technologiques importantes ayant les plus grandes répercussions sur les prescriptions, illustrant ainsi clairement leur lien direct.

Carburant contenu dans des machines ou matériels

Dans le cadre de l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec le Règlement type de l'ONU, trois nouveaux numéros ONU ont été introduits pour les moteurs à combustion interne. Ces ajouts ont des répercussions sur deux numéros ONU existants pour les véhicules fonctionnant à l'aide d'un gaz inflammable, d'un liquide inflammable ou de batteries. Auparavant exempté des dispositions du RID, le transport de ces véhicules devra à l'avenir satisfaire à des exigences minimales, groupées dans des dispositions spéciales.

Conteneurs pour vrac souples

Autorisé en transport maritime depuis 2015, les conteneurs pour vrac souples peuvent désormais également être utilisés en transport terrestre européen, pour un nombre limité de matières solides. La Réunion commune avait insisté pour que fussent d'abord apportées des preuves de la conformité de ces moyens de rétention, déjà employés pour les marchandises non dangereuses, aux prescriptions relatives à la construction et aux épreuves. Afin de garantir la stabilité des wagons pendant le transport, des dispositions supplémentaires sur la hauteur des conteneurs pour vrac souples ont été introduites.



Bouteilles à gaz composites

Jusqu'à présent, les bouteilles à gaz composites devaient être conçues pour une durée de service illimitée. Déjà inclus dans les normes internationales de conception et de construction des bouteilles composites, le principe de la limitation de la durée de service sera désormais repris dans les prescriptions du RID et de l'ADR. Le matériau pourra alors être affiné et les bouteilles allégées.

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

Les principes du temps de retenue de référence et du temps de retenue réel applicables aux citernes mobiles ont été introduits pour les wagons-citernes et conteneurs-citernes transportant des gaz liquéfiés réfrigérés.

Le temps de retenue dit de référence des citernes est déterminé à partir de différents facteurs comme l'efficacité du système d'isolation, la pression la plus basse des dispositifs limiteurs de pression, les conditions de remplissage initiales et les propriétés physiques du gaz liquéfié réfrigéré à transporter. Le temps de retenue de référence de chaque gaz doit être indiqué sur la plaque de la citerne.

Pour tout transport d'une citerne contenant un gaz liquéfié réfrigéré, le temps de retenue réel doit être calculé en tenant compte du temps de retenue de référence, de la densité de remplissage réelle, de la pression de remplissage réelle, de la pression de tarage la plus basse des dispositifs de limitation de pression et de la dégradation de l'isolation. Le temps de retenue correspond au délai entre le moment du remplissage de la citerne avec un gaz liquéfié réfrigéré et le moment où, sous l'effet du flux de chaleur, la pression dans la citerne atteint la valeur minimale assignée aux limiteurs de pression.

Les nouvelles dispositions remplacent d'anciennes prescriptions du RID selon lesquelles l'expéditeur de gaz liquéfiés réfrigérés en wagons-citernes, citernes mobiles et conteneurs-citernes était tenu d'indiquer sur le document de transport une date avant laquelle les soupapes de sécurité ne pouvaient s'ouvrir. Ces dates étaient souvent erronées car les conditions de remplissage et les propriétés de l'isolation étaient incorrectement prises en compte, voire pas du tout.

LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID ET SON GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT

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 1 500 pages du RID. Étant donné qu'en vertu de la directive de l'UE n° 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 endosse 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 à deux 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 2016, le groupe de travail permanent de la Commission d'ex-

perts du RID s'est réuni pour une session de deux jours en mai et une session de trois jours en novembre. La Commission d'experts du RID s'est quant à elle réunie en mai immédiatement après la réunion de son groupe de travail permanent.

La session de mai 2016 du groupe de travail permanent

La session de mai avait pour principal objet l'adoption des dernières modifications devant entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2017. Elle a notamment vu la conclusion des travaux commencés en 2015 sur l'introduction de l'entité chargée de l'entretien (ECE) comme nouvel intervenant dans le transport de marchandises dangereuses et sur la position des marchandises dangereuses dans le train. D'autres questions propres aux chemins de fer ont également été discutées.

Conclusions du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

Le groupe de travail permanent a été informé des conclusions du groupe de travail sur la technique des citernes et des véhicules de la Commission d'experts du RID qui s'est réuni en avril 2016. Celui-ci avait été chargé d'examiner les nouvelles prescriptions applicables à la construction et l'équipement de wagons-citernes destinés au transport de liquides inflammables introduites aux États-Unis et au Canada à la suite de plusieurs accidents graves, afin d'en déterminer la pertinence pour le transport ferroviaire européen.

Le groupe de travail s'est tout particulièrement intéressé aux mesures relatives à l'épaisseur minimale des parois des citernes, l'isolation anti-incendie et les gaines, l'agrandissement de la plaque de protection sur toute la surface des fonds de citerne, la protection de l'équipement de service sur le haut des citernes, les installations contre l'ouverture intempestive des clapets de fond et la réduction de la vitesse.

Le groupe de travail a conclu que le RID comportait déjà certaines de ces mesures, que toutes les mesures ne pouvaient pas être reprises dans le RID car les types de conception des wagons-citernes n'étaient pas directement comparables et que le rapport coût-avantages de diverses mesures devrait être réexaminé si des données plus exhaustives devaient apparaître.

La 54^e session de la Commission d'experts du RID

Immédiatement après la réunion du groupe de travail permanent a eu lieu en mai la 54^e session de la Commission d'experts du RID qui avait pour tâche d'approuver toutes les modifications du RID devant entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2017.

Cette session fut par ailleurs la dernière de M. Helmut Rein (Allemagne) qui, en sa qualité de président de la Commission d'experts du RID et de son groupe de travail permanent depuis 1999, a joué un rôle-clé dans le succès de leurs travaux.

Après la session, la production des textes consolidés de l'édition 2017 en allemand, anglais et français a pu débiter et à la mi-septembre, les textes anglais et français ont été envoyés aux éditeurs qui publient les versions imprimées du RID pour l'OTIF. L'édition 2017 du RID a ensuite été mise en ligne sur le site de l'OTIF au début du mois de novembre 2016.

La session de novembre 2016 du groupe de travail permanent

À sa session de novembre, le groupe de travail permanent a traité diverses questions d'interprétation du RID. Il a également été informé de deux accidents survenus l'un à Daillens en Suisse (déraillement d'un train de marchandises transportant des marchandises dangereuses), l'autre à Tilbourg aux Pays-Bas (collision entre un train de voyageurs et un train de marchandises transportant des marchandises dangereuses) et a mené de premières discussions sur les mesures proposées par les autorités d'enquête sur les accidents.

La Suisse a informé le groupe de travail permanent d'une déclaration conjointe concernant le transport ferroviaire de chlore préparée par l'industrie chimique suisse, les Chemins de fer fédéraux suisses, l'Office fédéral des transports et l'Office fédéral de l'environnement et dont l'objectif de réduire les risques liés au transport du chlore, en particulier dans les zones très urbanisées le long des rives du lac Léman. Les mesures de limitations des risques comprennent des exigences minimales pour les wagons-citernes plus poussées que celles du RID, le transport exclusivement en trains complets, la réduction de la vitesse à 40 km/h ainsi que l'élimination des éléments saillants en bord de voie susceptibles d'endommager les citernes en cas d'accident.

POURSUIVRE L'HARMONISATION DU RID ET DE L'ANNEXE 2 AU SMGS ET ENTREtenir LES PARTENARIATS

L'HARMONISATION DU RID DE L'OTIF ET DE L'ANNEXE 2 AU SMGS DE L'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 2016.

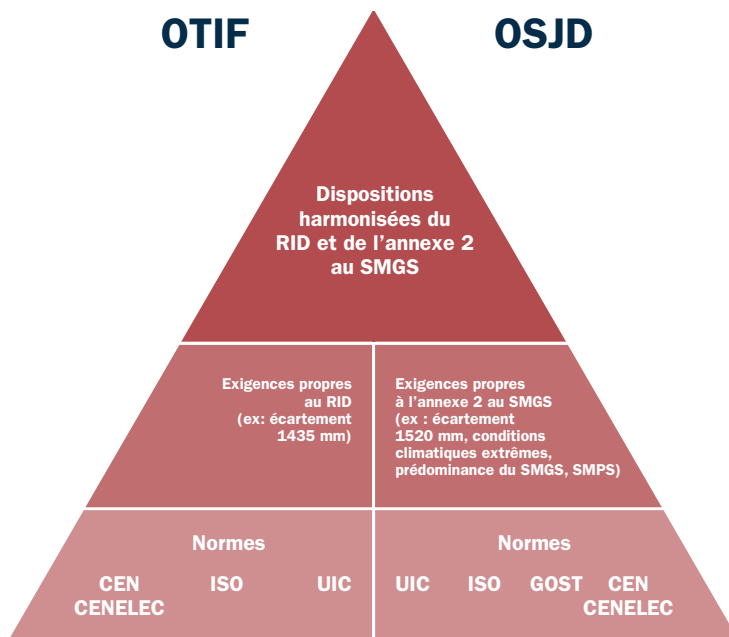
Le département du RID a participé à presque toutes les réunions d'experts de l'OSJD traitant de l'harmonisation afin de pouvoir d'une part éliminer les différences entre les deux règlements et d'autre part expliquer les motifs de différentes décisions nouvellement prises pour le RID.

En raison du principe d'unanimité appliqué dans les instances de l'OSJD, la Commission pour le droit des transports de l'OSJD n'a pas pu, à sa réunion d'octobre 2016 à Varsovie, adopter les modifications 2017 à l'annexe 2 au SMGS qui reprenait en gros les modifications 2017 au RID. En effet, la position de la Russie était de ne plus inclure aucune référence aux directives de l'UE et aux normes EN dans le texte de l'annexe 2 au SMGS et par ailleurs de supprimer à l'avenir toute référence existant déjà.

En conséquence, à la réunion de direction annuelle de l'OSJD et de l'OTIF, le Secrétariat de l'OTIF a fait son possible pour qu'une nouvelle réunion de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD consacrée aux prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses puisse avoir lieu en février 2017 afin de s'assurer que les modifications 2017 entrent en vigueur en temps opportun.

OBJECTIF 3

Mettre en cohérence le droit ferroviaire
en partenariat avec les autres
organisations du secteur



L'ÉDITION RUSSE DU RID

Au printemps 2016, le département du RID a mis la dernière main à la version russe du RID 2015, qui permettra de faciliter les travaux d'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS. Ce document est disponible sur le site internet de l'OTIF. Le travail de traduction s'est poursuivi fin 2016 de sorte qu'une version russe du RID 2017 pourra être publiée courant 2017.

LA COLLABORATION 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 seront incorporées dans la 20^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU) et reprises, dans le cadre de l'harmonisation, dans l'édition 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 des transitions sans heurts entre les différents modes dans le transport multimodal.

LE GROUPE DE TRAVAIL SUR LA DÉTECTION DE DÉRAILLEMENTS

OBJECTIF 9

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

À sa session de mai 2014, la Commission d'experts du RID a décidé de créer un groupe de travail chargé de discuter de toutes les questions liées à l'introduction de détecteurs de déraillement. La dernière réunion de ce groupe a eu lieu en 2016. Les membres de la Commission d'experts techniques de l'OTIF avaient également été invités à participer aux réunions précédentes.

Au cours de sa dernière session, le groupe de travail a rédigé un rapport final qui a par la suite été présenté à la 54^e session de la Commission d'experts du RID (Berne, 25 mai 2016) et à la session de la Commission d'experts techniques (Berne, 7 et 8 juin 2016). Ce rapport final note que, dans un avenir proche, les détecteurs de déraillement électroniques, qui n'étaient jusqu'ici pas envisageables, présenteront vraisemblablement un bon rapport coût-efficacité. Équiper l'ensemble du parc de wagons de marchandises avec des détecteurs de déraillement électroniques serait le plus avantageux en termes de sécurité.

Le groupe de travail a également considéré que le recours à la télématique en transport ferroviaire de marchandises offrirait un nouvel environnement pour l'utilisation de nombreux types de capteurs électroniques, ce qui permettrait des « alertes de prévention », rendant ainsi l'exploitation des trains de marchandises plus souple et plus sûre et améliorant potentiellement le rapport coûts-avantages.

Au vu de tous ces nouveaux éléments de discussion, le groupe de travail a estimé qu'afin de préserver un contexte économique favorable à l'essor de nouvelles technologies électroniques, les détecteurs mécaniques ne devraient pas être obligatoires.

D'un point de vue pratique, il a été décidé que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer devrait mettre au point, en impliquant l'OTIF, des spécifications techniques couvrant tant les détecteurs déclenchant automatiquement le freinage du train après un déraillement que les détecteurs envoyant une alerte à la cabine du conducteur, soit avant soit après un déraillement. Dans la mesure où la mise au point, l'adoption et l'entrée en vigueur de telles spécifications techniques prendront du temps, l'Agence a été priée de publier dès que possible des lignes directrices pouvant aider les acteurs ferroviaires à gérer les détecteurs de déraillement jusqu'à ce que de nouvelles spécifications techniques soient disponibles. Une première version de ces lignes directrices a été présentée au groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2016.

Le calendrier adopté par le groupe de travail prévoit l'adoption des nouvelles spécifications techniques pour 2019.

POINT D'ÉTAPE

2016

3-4 février 2016 / 9-10 juin 2016 / 18-19 octobre 2016 : Trois sessions du nouveau groupe de travail sur l'amélioration de la cohérence entre la législation relative au transport ferroviaire de marchandises dangereuses et la législation relative à la sécurité et l'interopérabilité des chemins de fer (Groupe de travail RID-ATMF) (Berne)

14-18 mars 2016 : Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne)

12-13 avril 2016 : Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID (Hambourg)

19-20 avril 2016 : 5^e session du groupe de travail sur la détection de déraillements (Berne)

23-24 mai 2016 : 6^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Berne)

25 mai 2016 : 54^e session de la Commission d'experts du RID (Berne)

19-23 septembre 2016 : Réunion commune RID/ADR/ADN (Genève)

22-24 novembre 2016 : 7^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Prague)

2017

8-9 février 2017 : Dernière session du groupe de travail sur l'amélioration de la cohérence entre la législation relative au transport ferroviaire de marchandises dangereuses et la législation relative à la sécurité et l'interopérabilité des chemins de fer (Groupe de travail RID-ATMF) (Bruxelles)

13-17 mars 2017 : Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne)

25-27 avril 2017 : Groupe de travail ad hoc sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses (Règlement-type) (Genève)

28 août - 1^{er} septembre 2017 : Conférence de traduction des États germanophones (Lübeck)

19-29 septembre 2017 : Réunion commune RID/ADR/ADN (Genève)

20-24 novembre 2017 : 8^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Pays-Bas)

5

UNE ORGANISATION APPRENANTE

UNE GESTION OPTIMISÉE ET RATIONALISÉE

MISE EN ŒUVRE EXHAUSTIVE DE L'AUDIT DE 2013

Les dernières actions de l'audit de 2013 qui restaient à mettre en place en 2015 ont été menées en 2016. Le système de contrôle interne défini en 2015 a été appliqué dans toutes ses composantes en 2016, garantissant désormais la transparence et la fiabilité des comptes.

La consolidation des outils financiers et comptables en 2015 a permis d'engager et de mener à terme en 2016 l'important projet d'externalisation de la comptabilité de l'Organisation, qui a mobilisé le service financier sur une période de huit mois, dont six mois entre la préparation de l'appel d'offre en avril 2016 et l'attribution du marché en octobre 2016 à la société Fiducum. Après deux mois de mise en place progressive, l'externalisation est pleinement effective depuis le 1^{er} janvier 2017.

À sa 124^e session en janvier 2016, le Comité administratif a approuvé le projet de vente des locaux actuels de l'OTIF et de contrat d'achat ou de bail à long terme de 350 m² de bureaux au sein de l'Union postale universelle à Berne. L'objectif est d'accroître la visibilité de l'Organisation et de favoriser les synergies au sein du Secrétariat. Ce projet n'aura aucun effet sur les contributions des États membres. Le déménagement physique pourrait intervenir fin 2018 ou au plus tard en 2019.

2016, L'ANNÉE DE LA FORMATION

La formation des agents de l'OTIF est un sujet nouveau qui a commencé à être appréhendé dans le cadre des entretiens d'évaluation mis en place progressivement à partir de 2014. C'est un nouvel objectif apparu dans le programme de travail 2016-2017.

Amorcée en 2015, la formation des agents de l'OTIF s'est amplifiée et diversifiée. En 2016, 100 % de l'effectif a suivi une formation contre 25 % en 2014 et 2015. Le nombre total d'heures de formation en 2016 (696 heures) a été multiplié par cinq par rapport à 2014 (140 heures) et la dépense moyenne de formation par agent a augmenté de 41%, passant ainsi de 1 700 CHF en 2015 à 2 400 CHF en 2016. Enfin, limitée jusqu'à présent principalement au renforcement des compétences linguistiques, la formation a porté en 2016 sur la bureautique et la gestion de projet.

Pour 2017, l'enjeu sera d'améliorer le pilotage de la politique de formation et la participation de l'association du personnel a ici été proposée.



Ghousébasha GAFFAR
Chef du département de
l'administration et des finances

OBJECTIF 13

Optimiser les ressources humaines et la
gestion des finances

OBJECTIF 14

Améliorer la gestion des compétences et
les outils de communication interne

DES OUTILS DE COMMUNICATION INTERNE SIGNIFICATIVEMENT RENFORCÉS PAR LA CRÉATION D'UN EXTRANET

La création d'un extranet, élément marquant en 2016, a amélioré la communication entre les États membres et le Secrétariat. Inscrit dans le programme de travail 2016-2017, l'objectif de l'extranet est triple :

- répondre à une demande récurrente de certains représentants des États membres,
- créer un portail d'accès direct, rapide et sécurisé aux documents de travail,
- améliorer la productivité du département administratif et financier en réduisant considérablement le nombre de courriels envoyés aux États membres, généralement accompagnés de pièces jointes nombreuses et lourdes.

Les fonctionnalités de l'extranet ont été définies dès avril 2016 afin de pouvoir engager sa conception en interne en parallèle avec le site internet, achevée neuf mois plus tard, en décembre 2016. La phase de test a ainsi pu débuter en janvier 2017 avec l'appui des délégués de l'Allemagne, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Suisse, dont les contributions ont permis des évolutions significatives. L'extranet est entré en phase opérationnelle le 8 février 2017 avec la mise à disposition des délégués du Comité administratif du projet de compte-rendu de la 126^e session du Comité, qui s'est tenue en décembre 2016 à Berne.

En 2016, la communication interne a aussi été renforcée par :

- le livret d'accueil du nouvel arrivant, remis pour la première fois en septembre 2016 et qui permet une meilleure utilisation des outils mis en place en 2015 pour créer une culture commune entre tous les agents du Secrétariat en donnant une connaissance précise et claire des pratiques et des procédures internes ;
- l'organisation, sur proposition du Secrétaire général, de rencontres régulières avec l'association du personnel afin de développer une nouvelle forme de dialogue social, particulièrement nécessaire dans un contexte de changement au sein du Secrétariat.

OBJECTIF 15

Mettre en œuvre un extranet pour la gestion documentaire

L'extranet en quelques chiffres :

21 avril 2016 : réunion de lancement
8 février 2017 : mise en service

9 mois de conception en interne, dépendante de l'avancement du projet de nouveau site internet de l'OTIF

10 jours de test par 4 délégués au Comité administratif (Allemagne, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suisse)

75 courriels en moins pour les délégués du Comité administratif, toutes versions linguistiques confondues

240 documents de travail qui ne transiteront plus par courriel (chiffres CA 125 et CA 126), toutes versions linguistiques confondues

Environ 20 jours de travail en moins pour le Secrétariat, redéployés vers des tâches plus transversales

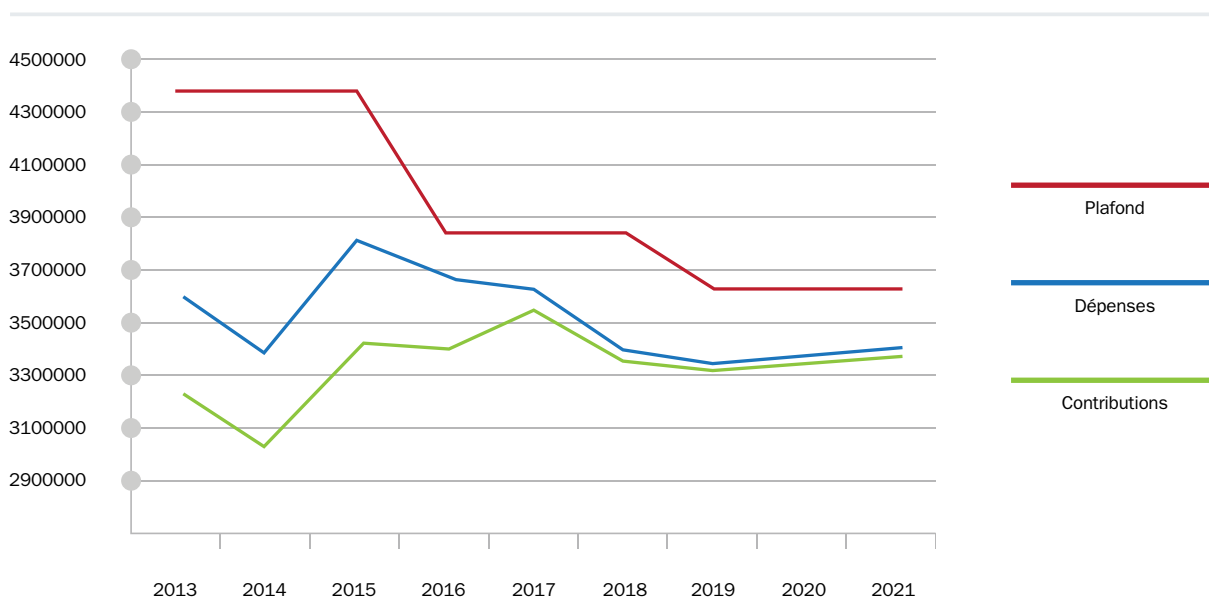
1 calendrier, outil supplémentaire, qui offre 1 an de visibilité sur les dates-clés de préparation et de suivi des sessions du Comité administratif.

I L'OTIF EN CHIFFRES EN 2016

Le contrôle des dépenses et la stabilité des contributions des États membres, déjà acquis en 2015, constituent des objectifs permanents. Aux fins de l'optimisation des dépenses, deux appels d'offre ont été lancés en 2016 pour des prestations informatiques (marché attribué en 2016) et pour les frais d'interprètes (marché attribué en janvier 2017).

Les dépenses de l'Organisation continuent à être inférieures au plafond fixé par la 12^e Assemblée générale à hauteur de 3,85 millions de francs pour la période 2016-2018 et de 3,65 millions pour la période 2019-2021. Quant aux contributions des États membres, elles se stabilisent entre 3,4 et 3,5 millions de francs et constituent de plus en plus l'unique source de revenus de l'Organisation pour couvrir les dépenses.

Évolutions budgétaires 2013-2021 en CHF



La situation financière de l'Organisation est toujours très satisfaisante, avec un fonds de roulement à hauteur de 6,6 millions de francs, soit deux années d'activité. Le besoin en fonds de roulement reste sous contrôle avec 435 000 CHF.

Situation financière de l'OTIF

Actif = Emplois	2016	Passif = Ressources
Emplois stables 1 413 kCHF <i>immobilisations 1 413 kCHF</i>	FR 6,645 kCHF	Ressources durables 8 058 kCHF <i>Capitaux propres 7 212 kCHF</i> <i>Dettes financières 0 kCHF</i> <i>Provisions règlementées 846 kCHF</i>
Actif circulant 570 kCHF	BFR - 435 kCHF	Passif circulant 135 kCHF
Trésorerie active 6 210 kCHF <i>Liquidités 6 210 kCHF</i> <i>Titres 0 kCHF</i>	NET 6,210 kCHF	Trésorerie passive 0 kCHF

2016 a également été une année importante quant aux contributions des États membres. D'une part, au 31 décembre 2016, le taux de paiement des contributions facturées était de 97 %, un niveau jamais atteint. D'autre part, le Comité administratif a suspendu la qualité de membre de la Syrie à sa propre demande, en application de l'article 40 de la COTIF. Depuis le 1^{er} août 2016, date de prise d'effet de cette décision, la Syrie ne doit donc plus contribuer aux dépenses de l'Organisation.

UNE PRÉSENCE ET UNE VISIBILITÉ ACCRUES POUR L'OTIF

LE BULLETIN DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

L'intensification des activités de l'Organisation permet à la nouvelle formule du Bulletin de l'OTIF de paraître tous les trois mois. Ce rythme de parution assure une fréquence pertinente auprès des lecteurs et permet ainsi de les fidéliser. Le Bulletin rayonne davantage. En 2016, le nombre de contacts inscrits dans la liste de diffusion du Bulletin a quasiment augmenté de 100 % pour s'établir à 590.

Parallèlement, la ligne éditoriale et le design ont été affinés afin de procurer aux abonnés une lecture agréable et variée. Les encadrés et les informations données en introduction des articles sont autant d'outils de présentation qui ont été développés et améliorés en 2016.

Fréquence de publication assurée, diffusion augmentée et ligne éditoriale précisée sont le résultat d'un travail commun au sein de la réunion de rédaction trimestrielle « NewsRoom ». Les auteurs du Bulletin proposent, discutent et produisent de nouvelles idées. Ils ont également fait fonctionner le bouche à oreille auprès de leurs contacts et attiré de nouveaux abonnés et des contributeurs extérieurs.

La NewsRoom, pierre angulaire de la préparation du Bulletin, est aussi fondamentale à l'anticipation et la préparation des communiqués de presse.

LES COMMUNIQUÉS DE PRESSE

Le nombre des communiqués de presse diffusés a lui aussi augmenté par rapport à 2015. Néanmoins, l'année 2016 a surtout été l'occasion d'améliorer la réactivité des participants à la conception, rédaction, validation, traduction et publication des communiqués de presse.

En effet, le temps de production d'un communiqué de presse a été raccourci. Le communiqué a un statut de document « prioritaire » et tous les intervenants dans le processus ont fait preuve de rapidité et de réactivité pour publier des communiqués de presse qui relatent des faits aussi récents que possible.

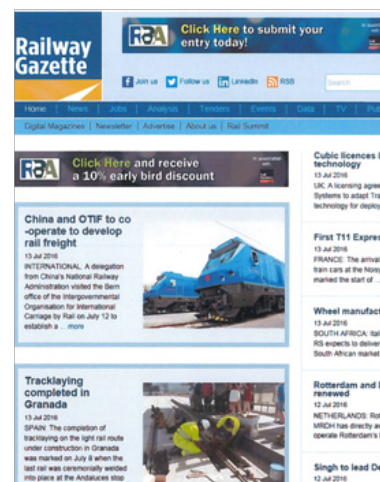
C'est ainsi que, conjuguant fréquence et ponctualité, quatre communiqués de presse ont été relayés dans des magazines de presse spécialisée, parfois même en une.



Sarah PUJOL
Responsable de la communication

OBJECTIF 12

Développer un plan de communication global



L'OTIF SUR LE WEB 2.0

Le nouveau site internet de l'OTIF a été mis en ligne le 1^{er} décembre 2016. Relooké et réorganisé, le site répond aujourd'hui aux critères de l'internet 2.0 (ou web 2.0).

La conception du site a suivi une procédure de consultations répétées à chaque stade d'avancement : réunion de lancement, consultation sur la structure du site, consultation sur les fonctionnalités, puis sur le design et enfin sur les textes. Chefs de département et membres du personnel ont alors pu faire des suggestions et améliorer les propositions initiales formulées par l'équipe en charge du projet.

L'objectif qui a prévalu tout au long du processus était de concevoir un site plus ergonomique, plus agréable à consulter et à utiliser.

Enfin, comme suite aux demandes exprimées par les divers experts des groupes de travail lors de l'enquête de satisfaction menée en 2014 et 2015, davantage de documents récents et de documents d'archives sont désormais disponibles sur le site.

OBJECTIF 11

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

La communication en 2016 en quelques chiffres :

275 mises à jour du site internet

16 communiqués de presse
« OTIF News »

4 bulletins et 49 articles publiés

3 séminaires organisés

1 nouveau site Web

200 clés USB distribuées

POINT D'ÉTAPE

CE QUI A ÉTÉ FAIT :

3^e trimestre 2016 : Finalisation du contrôle interne.

3^e trimestre 2016 : Externalisation de la comptabilité.

Fin 2016 : Nouveau site internet.

Fin 2016 : Mise en place de l'extranet.

CE QUI A CHANGÉ :

Mise en place d'indicateurs quantitatifs, notamment pour les recherches, et réalisation d'un sondage en 2017 afin d'évaluer la qualité et d'améliorer la communication externe.

CE QUI EST PRÉVU :

Début 2019 : déménagement de l'OTIF



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

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