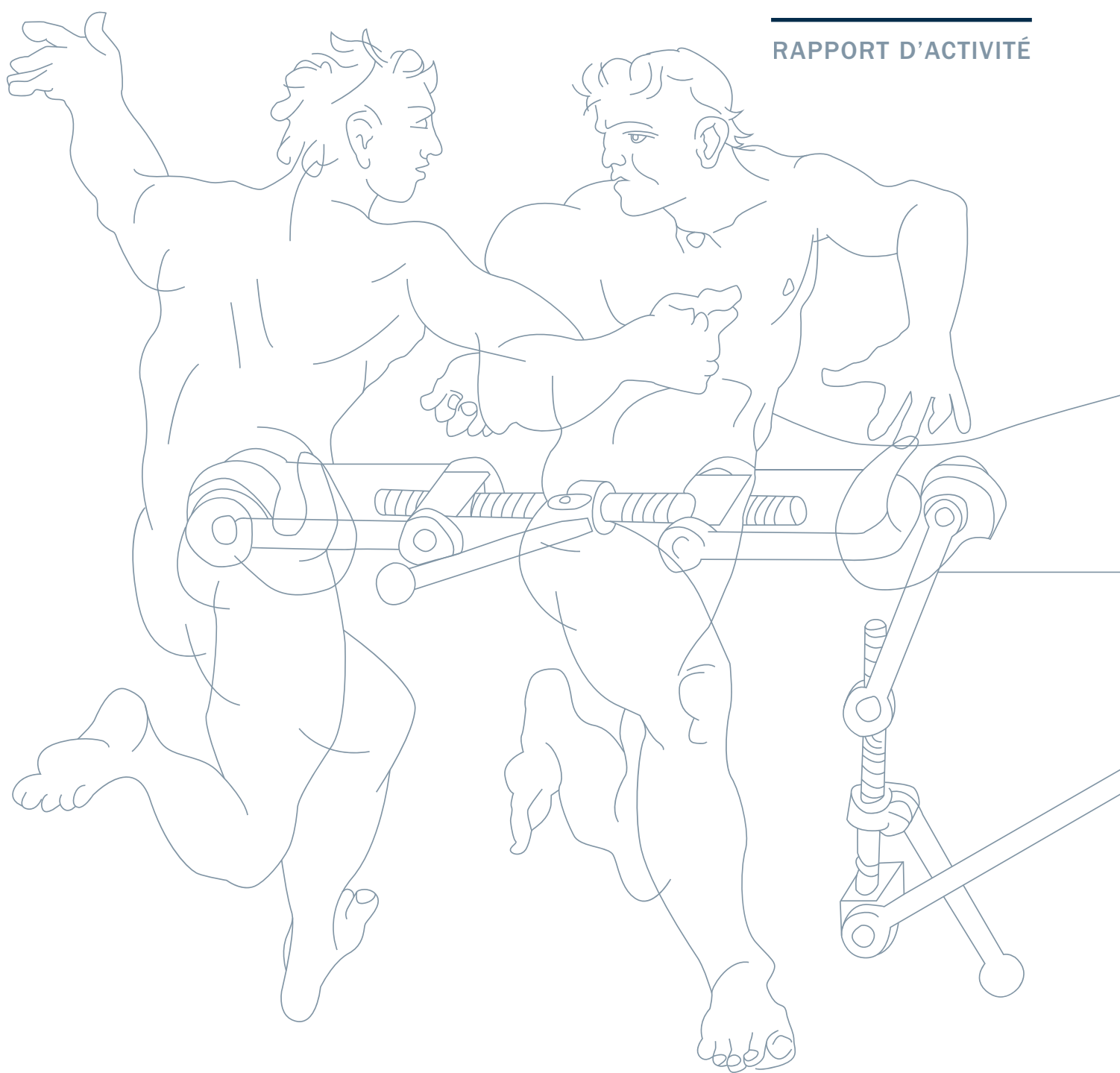




OTIF

2017

RAPPORT D'ACTIVITÉ



Photos

UIC/RAI

OTIF

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

INTRODUCTION



Mirjana JOVANOVIĆ
Présidence du Comité
administratif



François DAVENNE
Secrétaire général OTIF

Le programme de travail 2016-2017 avait donné à l'Organisation des objectifs très ambitieux. Grâce au soutien actif de nos États membres et à l'engagement des équipes de l'OTIF, il a été possible de réaliser une très grande partie des évolutions envisagées. De manière inhabituelle, l'intense travail de concertation qui a été mené en 2017 a conduit à repousser à février 2018 la Commission de révision initialement prévue à la fin de l'année.

Ce pari a été couronné de succès puisque ce délai supplémentaire a permis de trouver les bons équilibres. Le présent document évoque donc les décisions prises en 2018 par la Commission de révision qui vont avoir une influence structurante sur l'évolution de l'Organisation. Le nouvel appendice H va ainsi permettre de travailler sur la mise en réseau effective des chemins de fer internationaux, en permettant notamment la préparation de lignes directrices sur l'infrastructure. De même, la création du groupe de travail d'experts juridiques nous conduira vers des sujets transversaux, comme la numérisation et les conditions d'accès au réseau ferroviaire international.

En 2017, la réorganisation s'est non seulement achevée mais est entrée dans les esprits. La simplification et l'optimisation des procédures ont permis des gains de productivité, moins de temps étant consacré à des questions administratives.

L'OTIF peut donc devenir ce forum du droit ferroviaire international indispensable pour que le rail retrouve sa place centrale dans les transports internationaux. En effet, au-delà de tout ce qui fait du chemin de fer un mode de transport propre et en phase avec les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat, il demeure aussi une des façons les plus confortables et les plus appréciées de voyager. De même, il permet de transporter les marchandises sans les nombreuses nuisances quotidiennes attachées au transport routier.

Pour ce faire, un défi reste devant nous : celui du suivi et de l'évaluation de la mise en œuvre de la réglementation de l'OTIF. De grands progrès ont été faits, mais nous devons nous tourner encore davantage vers nos États membres. Il nous faut apprendre d'eux, savoir quels sont leurs attentes, leurs problèmes et les manques, dans notre propre sphère d'action ou dans celle de nos principaux partenaires.

C'est à ce prix que la valeur ajoutée d'une organisation comme la nôtre deviendra évidente pour tous.

Mirjana Jovanović
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

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

ATMF

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

CA

Comité administratif

CCG

Conseil de coopération du Golfe

CCTT

Conseil de coordination des transports transsibériens

CEE-ONU

Commission économique des Nations unies pour l'Europe

CEFIC

Conseil européen de l'industrie chimique

CEN

Comité européen de normalisation

CESAP-ONU

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

CIM

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

CIT

Comité international des transports ferroviaires

CIV

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

COMCEC

Comité permanent pour la coopération économique et commerciale de l'Organisation de la coopération islamique

COTIF

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

CTE

Commission d'experts techniques

CUI

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

CUU

Contrat uniforme d'utilisation des wagons

CUV

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

DG

Direction générale

ECE

Entité chargée de l'entretien

EEE

Espace économique européen

EIM

Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire

ERA

Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

EST

Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international

ETCR

Centre européen de formation pour les chemins de fer

GEN-A

Dispositions générales – Exigences essentielles

GEN-B

Dispositions générales – Sous-systèmes

GEN-C

Dispositions générales – Dossier technique

NRA

Administration nationale des chemins de fer chinoise

OCDE

Organisation de coopération et de développement économiques

OCE

Organisation de coopération économique

OMD

Organisation mondiale des douanes

ONU

Organisation des Nations-unies

OSJD

Organisation pour la coopération des chemins de fer

OTIF

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

PTU

Prescription technique uniforme

LOC&PAS

Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers

RID

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

RISC

Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires

RNV

Registre national de véhicules

RU

Règles uniformes

SG

Secrétariat général

SGH

Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques

SMGS

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

STI

Spécification technique d'interopérabilité

TACE

Tribunal administratif du Conseil de l'Europe

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 connecter l'Europe, l'Asie et l'Afrique

L'OTIF COMME FORUM DU DROIT FERROVIAIRE UNIFORME

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

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

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

ÉTENDRE ET DÉVELOPPER L'APPLICATION DE LA COTIF

4 Développer des relations de travail avec la CESAP-ONU

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

PROMOUVOIR UNE INTEROPÉRABILITÉ TECHNIQUE ET JURIDIQUE EN SÉCURITÉ

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

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

PROMOUVOIR LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES

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

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

AMÉLIORER LA NOTORIÉTÉ DE L'OTIF

10 Promouvoir les contacts directs avec nos États membres

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

12 Développer un plan de communication global

DEVENIR UNE ORGANISATION APPRENANTE

13 Optimiser les ressources humaines et la gestion des finances

14 Améliorer la gestion des compétences et les outils de communication interne

15 Mettre en œuvre un extranet pour la gestion documentaire

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
	Moderniser et améliorer les contrats de transport	11
	Développer nos coopérations	13
	Étendre la portée géographique de l'OTIF	16
	Point d'étape	18
2	LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES : AMÉLIORER L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SÉCURITÉ	19
	Veiller à la compatibilité 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
	Calendrier prévisionnel	25
3	LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID ET LA RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN : LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ LES MARCHANDISES DANGEREUSES	26
	Nouveaux développements au sein de la Réunion commune RID/ADR/ADN et de la Commission d'experts du RID	26
	L'harmonisation du RID de l'OTIF et de l'annexe 2 au SMGS de l'OSJD	32
	Le groupe de travail RID-ATMF	32
	Point d'étape	33
4	LE SECRÉTARIAT DE L'OTIF, UNE ORGANISATION APPRENANTE	34
	Une gestion optimisée et rationalisée	34
	L'OTIF 2017 en chiffres	36
	Une présence et une visibilité accrues pour l'OTIF	37
	Point d'étape	38



1

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

Aujourd'hui, l'intérêt pour le développement du chemin de fer se renforce. L'heure est à la constitution de réseaux régionaux et au développement de nouvelles routes terrestres à l'échelle mondiale, comme le projet des routes de la soie. Sur ces nouvelles routes, le rail a vocation à devenir un véritable *backbone* pour la mobilité. Cela suppose à la fois :

- de développer une réglementation internationale cohérente ;
- de penser l'ensemble des interfaces avec les autres modes et les autres réglementations (douanes, échanges électronique de documents, etc.)

La COTIF, par sa flexibilité et le caractère moderne de ses règles juridiques, peut devenir le logiciel commun de cette mondialisation ferroviaire.

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

L'année 2017 a été marquée par la préparation de la 26^e Commission de révision qui s'est tenue le 26 février 2018. Cette dernière ayant vu l'acceptation ou l'adoption de l'ensemble des propositions faites par le Secrétariat, il nous a paru important d'en donner les résultats dans le présent rapport annuel. En effet, un tel succès n'a été possible que grâce à l'intense travail de concertation qui a été mené en 2017 par l'ensemble des équipes du Secrétariat.

Les quatre grandes réalisations détaillées ici auront un effet structurant sur l'activité de l'Organisation, car elles vont permettre de compléter le cadre réglementaire de la COTIF :

LA RÉVISION DES CUI

Sur la base des conclusions du groupe de travail du Secrétaire général (quatre sessions : 10 décembre 2014, 8 juillet 2015, 24 novembre 2015 et 31 mai 2016), le Secrétariat a préparé une proposition de modification partielle des RU CUI, qui a été acceptée par la Commission de révision. Ce sera à la 13^e Assemblée générale de prendre la décision finale sur cette modification des RU CUI, dont l'objectif principal est d'en clarifier le champ d'application. En effet, ce dernier faisait l'objet d'interprétations différentes, ce qui nuisait à la bonne application des RU CUI et à la sécurité des acteurs.

Dans la mesure où étendre le champ d'application des RU CUI au



François DAVENNE
Secrétaire général OTIF



Aleksandr KUZMENKO
Chef du département
juridique

OBJECTIF 3

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

trafic national n'aurait pas été acceptable pour la plupart des États membres, les RU CUI ne s'appliqueraient qu'au trafic ferroviaire international qui fait désormais l'objet d'une définition précise et opérationnelle. Le Secrétariat est certain que les solutions contractuelles fondées sur les RU CUI révisées permettront au secteur de gérer plus efficacement les sillons internationaux. En effet, il ne peut y avoir de véritable service ferroviaire international sans un mécanisme fluide et uniforme d'attribution des sillons.

AMÉLIORER LA PROCÉDURE DE RÉVISION DE LA COTIF

La procédure de révision actuelle de la COTIF par l'Assemblée générale présente un certain nombre d'inconvénients :

- a) Des modifications importantes peuvent être bloquées car elles sont liées à des modifications déjà adoptées mais dont l'entrée en vigueur est toujours attendue.
- b) Il y a un risque d'inadaptation progressive du cadre réglementaire qui ne pourrait plus satisfaire aux besoins du marché en termes de rapidité et d'adaptabilité.
- c) L'évolution en parallèle du droit national et régional (notamment de l'UE mais aussi de l'EEE) peut être à l'origine de différences par rapport aux règles de la COTIF. En conséquence, un État membre pourrait être contraint de faire une déclaration de non-application de certains appendices à la COTIF.

C'est pour toutes ces raisons qu'une simplification de la procédure de révision de la COTIF a été projetée. En 2016, le Secrétariat de l'OTIF a préparé une étude intitulée « Faisabilité d'une modification de la procédure de révision de la COTIF ».

En 2017, après un appel d'offres, M^{me} Catherine Brölmann professeur à l'université d'Amsterdam a été chargée de préparer un avis juridique intitulé « Avis juridique sur la procédure de révision de la COTIF et les possibilités de modification ». Celui-ci inclut une analyse du cadre juridique actuel, des difficultés et inconvénients de la procédure de révision de la COTIF ainsi que du droit et des pratiques internationaux en matière d'adoption de modifications à un traité dans le cadre d'organisations internationales.

Le 3 mai 2017 s'est réuni le groupe de travail sur la modification de la procédure de révision de la COTIF, qui a mené ses débats sur la base des recommandations et propositions émises par M^{me} Brölmann. Les discussions ont permis de montrer que le droit public international était flexible et d'envisager un certain nombre de solutions pour accélérer l'entrée en vigueur des modifications à la COTIF adoptées par l'Assemblée générale.

Par ailleurs, afin de tenir compte des procédures nationales régissant la conduite de chaque État en matière de conclusion de traités, le Secrétariat a distribué un questionnaire portant plus particulièrement sur la disponibilité et les possibilités d'application d'une procédure simplifiée (c'est-à-dire différente de la conclusion d'un nouveau traité ou d'une adhésion à la COTIF) pour l'approbation de tout ou partie des modifications à la COTIF ainsi que sur le temps nécessaire pour les procédures nationales.

En s'appuyant sur les conclusions du groupe de travail et les réponses au questionnaire, le Secrétariat a préparé et présenté à la Commission de révision une proposition pour la modification de l'article 34 de la COTIF, que la Commission de révision a approuvée. C'est la 13^e Assemblée générale qui prendra la décision finale sur l'article 34. Conformément à ces propositions, la date d'entrée en vigueur des modifications aux appendices adoptées par l'Assemblée générale doit être définitivement fixée en avance.

Les lignes directrices sur les actes de traité

En novembre 2017 et après consultation des États membres de l'OTIF, le Secrétaire général en sa fonction de dépositaire de la COTIF a publié les « Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF ». Ces lignes directrices s'attachent à décrire les conditions de représentation pour l'exécution d'actes de traité au titre de la COTIF. Elles proposent également des modèles d'instrument qui peuvent aider les États et organisations régionales d'intégration économique.

INTEROPÉRABILITÉ ET ACCÈS AU RÉSEAU

La Commission de révision a approuvé le principe d'un nouvel appendice H définissant des règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. Ce nouvel appendice s'inscrit dans le cadre du concept plus vaste d'interopérabilité au-delà de l'Union européenne, qui poursuit les trois objectifs suivants :

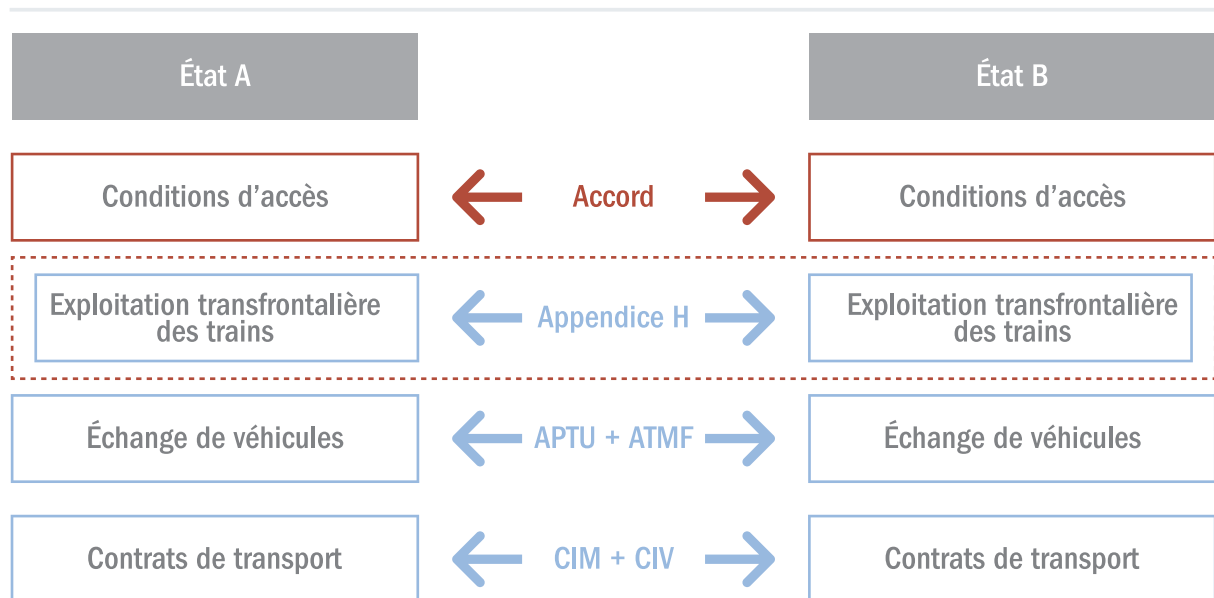
- faciliter la création de corridors ferroviaires eurasiatiques et de sous-structures régionales qui formeront un *backbone* pour un réseau de transport international efficace ;
- harmoniser les évolutions techniques dans la construction du matériel ferroviaire au sein d'un cadre juridique unique afin de faciliter les investissements et permettre les économies d'échelle ;
- promouvoir une vision partagée et moderne du transport ferroviaire.

En effet, l'OTIF cherche à combler les manques qui existent encore dans sa réglementation pour offrir l'ensemble des outils nécessaires à la circulation des trains internationaux. Ce processus doit être complété par un cadre non contraignant pour l'accès au réseau ferroviaire international, qui se structurera autour des axes suivants :

- définir des conditions (attribution des capacités, redevances d'infrastructure, etc.) et le périmètre de l'accès (infrastructure de base, avec ou sans les installations de service, intégralité du réseau ou certaines lignes uniquement, etc.) ;
- définir les conditions pour les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et leurs relations mutuelles (licence, assurance de responsabilité civile, certificat de sécurité, contrat d'utilisation, etc.) ;
- définir une forme juridique appropriée pour l'instrument.

La Commission de révision a donné son aval à cette feuille de route et, dès 2018, le Secrétariat va travailler à son déploiement, réalisant ainsi un modèle complet qui peut être représenté par la figure 1.

Figure 1 : Une réglementation complète pour le transport ferroviaire international



CRÉATION D'UN GROUPE DE TRAVAIL D'EXPERTS JURIDIQUES

La Commission de révision a pris note de la création d'un groupe permanent pour les questions juridiques. Il s'agit d'une évolution importante qui permettra dès 2018 à l'Organisation d'aborder de façon régulière les questions juridiques transversales qui se posent sur des sujets aussi structurants que l'interface avec les réglementations douanières et la numérisation des documents de transport.

Dans sa récente étude sur le rôle des organisations internationales dans la coopération réglementaire internationale¹, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) note à juste titre que seul un petit nombre d'organisations internationales suivent de manière systématique la mise en œuvre de leurs instruments de droit souple ou contraignant. Or cette activité est décisive puisqu'elle renseigne sur l'utilisation des instruments et permet ainsi d'évaluer l'influence d'une organisation internationale, et en définitive ses répercussions, ainsi que la pertinence de ses instruments et les mises à jour nécessaires.

Dans ce cadre, le nouveau groupe de travail d'experts juridiques sera chargé des travaux préparatoires, avec une fonction consultative pour les questions juridiques. Sa tâche sera d'assister les organes existants. Les activités du groupe de travail seront limitées à la sphère juridique et concerneront le droit des transports et le droit public international ainsi que les questions juridiques pertinentes pour le trafic ferroviaire international. En revanche, elles n'incluront pas les questions « techniques » spécialisées comme le transport de marchandises dangereuses, l'interopérabilité et la sécurité qui sont traitées par les organes compétents de la COTIF.

Le groupe de travail n'aura pas d'autorité particulière au titre de la COTIF pour autant ; les organes de l'Organisation pourront suivre ses interprétations et adopter les mesures qu'il propose.

MODERNISER ET AMÉLIORER LES CONTRATS DE TRANSPORT

Les appendices juridiques à 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, puisqu'ils servent quotidiennement de base à des milliers de contrats qui règlent l'ensemble des questions de responsabilité.

LES RU CIM

Le Secrétariat a examiné les évolutions de la lettre de voiture électronique et a soumis un rapport à la Commission de révision, qui tient compte :

- des retours du secteur, en particulier du CIT, sur la numérisation des documents de transports,
- de l'évolution de la réglementation douanière, notamment au sein de l'UE.

Afin d'accompagner efficacement les conséquences des évolutions pertinentes des RU CIM et pour préparer leur révision dans les meilleures conditions, les travaux sur la numérisation du transport international, y compris les interfaces entre les réglementations douanières et des transports, doivent être poursuivis.

¹ OCDE, *International Regulatory Co-operation: The Role of International Organisations in Fostering Better Rules of Globalisation*, Éditions de l'OCDE, Paris, 2016. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264244047-en>.

LA CEE-ONU : VERS UN DROIT FERROVIAIRE 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.

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 2016, le Comité des transports intérieurs de l'ONU a adopté la résolution n° 263 qui encourage les entreprises ferroviaires et les organisations internationales pour les chemins de fer à tester dans la pratique, chaque fois que c'est possible, le projet de « dispositions juridiques pertinentes » visant à uniformiser le droit ferroviaire entre l'Europe et l'Asie. Ces dispositions sont considérées comme un droit d'interface entre les CIM et le SMGS.

En 2017, le Groupe d'experts de la CEE-ONU pour l'uniformisation du droit ferroviaire s'est réuni pour deux réunions officielles, du 22 au 24 mai et du 1^{er} au 3 novembre. Ses travaux avaient pour objet :

- d'analyser les résultats d'un essai pilote virtuel mené sur le couloir Russie - Biélorussie - Pologne - Allemagne ;
- d'examiner la liste des documents qui devraient accompagner le nouveau régime juridique – il a notamment été constaté et convenu que la lettre de voiture commune CIM/SMGS pourrait servir de base à la lettre de voiture du nouveau régime juridique avec quelques adaptations ;
- de relire et améliorer les trois versions linguistiques du projet de « dispositions juridiques pertinentes ».

En 2018, le 80e Comité des transports intérieurs a approuvé l'extension du mandat du Groupe d'experts pour deux années supplémentaires. L'une de ses tâches est de rédiger un document (ou des systèmes de documents) sur l'uniformisation du droit ferroviaire qui pourrait être adopté en tant qu'instrument juridiquement contraignant.

Le Secrétariat de l'OTIF a activement participé à ce projet et y a apporté toute son expertise.



Protocole de Luxembourg portant création d'un registre international des garanties

Adopté lors de la conférence diplomatique qui s'est tenue en février 2007 au Luxembourg, le Protocole de Luxembourg met en place un nouveau régime juridique pour la reconnaissance et l'exécution des garanties notamment de prêteurs et de bailleurs lorsque ces garanties sont prises sur le matériel roulant ferroviaire. Dans ce cadre, un registre est établi ainsi qu'une autorité de surveillance dudit registre.

Malgré les deux nouveaux signataires du protocole en 2017, la France (mars) et la Suède (juin), le Protocole de Luxembourg n'est pas encore entré en vigueur car les deux conditions ci-après (cf. article XXIII du Protocole) ne sont pas remplies :

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

Au regard de cet état d'avancement, le Secrétariat de l'OTIF a continué à promouvoir le Protocole en intégrant ce sujet lors de rencontres à haut niveau. Compte tenu de la perspective de la 13^e Assemblée générale, le Secrétariat a accéléré les discussions avec principalement la Commission préparatoire pour la définition des tâches de l'Organisation notamment en sa qualité future de secrétariat de l'Autorité de surveillance du Registre ferroviaire.

I DÉVELOPPER NOS COOPÉRATIONS

REPRÉSENTER LES INTÉRÊTS DE L'OTIF AUPRÈS DE L'UE

Les dispositions techniques de la COTIF, en particulier les appendices F (APTU) et G (ATMF) ainsi que le projet de nouvel appendice H, reprennent largement le droit de l'UE. Cependant, à la différence de celui-ci, la COTIF ne comporte pas d'objectif concernant l'ouverture du marché ferroviaire. En conséquence, respecter les dispositions de la COTIF ne donne pas automatiquement accès au marché de l'UE (ou tout autre marché) et la commercialisation des produits approuvés conformément au droit de l'UE n'est pas automatiquement autorisée dans les États non membres de l'UE appliquant les dispositions pertinentes de la COTIF.

Néanmoins, les dispositions de la COTIF ont été largement harmonisées avec le droit ferroviaire de l'UE de sorte que les véhicules ferroviaires sont mutuellement acceptés au trafic international par tous les États membres de l'OTIF, membres et non membres de l'UE, qui appliquent les APTU et ATMF. Pour faciliter cette harmonisation et garantir la constante compatibilité du droit de l'UE et des dispositions techniques de la COTIF, une coordination efficace de l'UE et de l'OTIF est nécessaire. Depuis 2013, l'UE et l'OTIF coopèrent en ce sens dans le cadre de l'arrangement administratif entre l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, la DG Mobilité et transports de la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF.

Le Secrétariat de l'OTIF a ainsi pris part à plusieurs réunions organisées par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ou la Commission européenne. Il a tout particulièrement suivi et contribué aux développements de la STI LOC&PAS, de la STI Wagons, du registre européen des véhicules, de la STI Bruit et de la certification ECE.

L'OSJD

La coopération avec l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) 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 14 novembre 2017 s'est tenue à Berne 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 ferroviaire eurasiatique ont été discutées. À la suite d'un échange de vues sur de possibles nouveaux domaines de coopération, les parties ont considéré mettre à jour leur position commune. Les discussions ont permis d'identifier trois thématiques sur lesquelles les experts de l'OTIF et de l'OSJD devraient travailler ensemble :

- la numérisation des documents de transport,
- l'harmonisation des réglementations pour les marchandises dangereuses,
- la coopération en matière d'interopérabilité technique afin d'améliorer l'échange de messages électroniques en transport de marchandises.

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

Rencontres en Chine

Les 19, 20 et 21 septembre 2017, le Secrétaire général de l'OTIF était à Pékin en Chine. Le 19 septembre 2017, il s'est entretenu avec le directeur de l'Administration nationale des chemins de fer chinoise (NRA), M. Yudong Yang. Il a ensuite participé à la 26^e session plénière du Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT).

Le CCTT a articulé sa session plénière autour de l'efficacité, la compétitivité et le développement du fret ferroviaire entre l'Asie et l'Europe. Le Secrétaire général a alors trouvé une audience attentive aux avantages que représente le cadre juridique de la COTIF. Heureux de l'invitation du CCTT, il s'est félicité de cette collaboration qui ne cesse de se développer.

Signe d'une autre collaboration qui se renforce dans le sillage du mémorandum d'accord signé le 12 juillet 2016, le Secrétaire général de l'OTIF a participé à une réunion dans les bureaux de la NRA. Il s'agissait de sonder les pistes de collaboration entre la NRA et l'OTIF à court et à moyen terme : comment approfondir la relation officialisée dans le mémorandum et quelles sont les thématiques particulièrement actuelles pour la NRA en matière de développement du trafic ferroviaire eurasiatique.

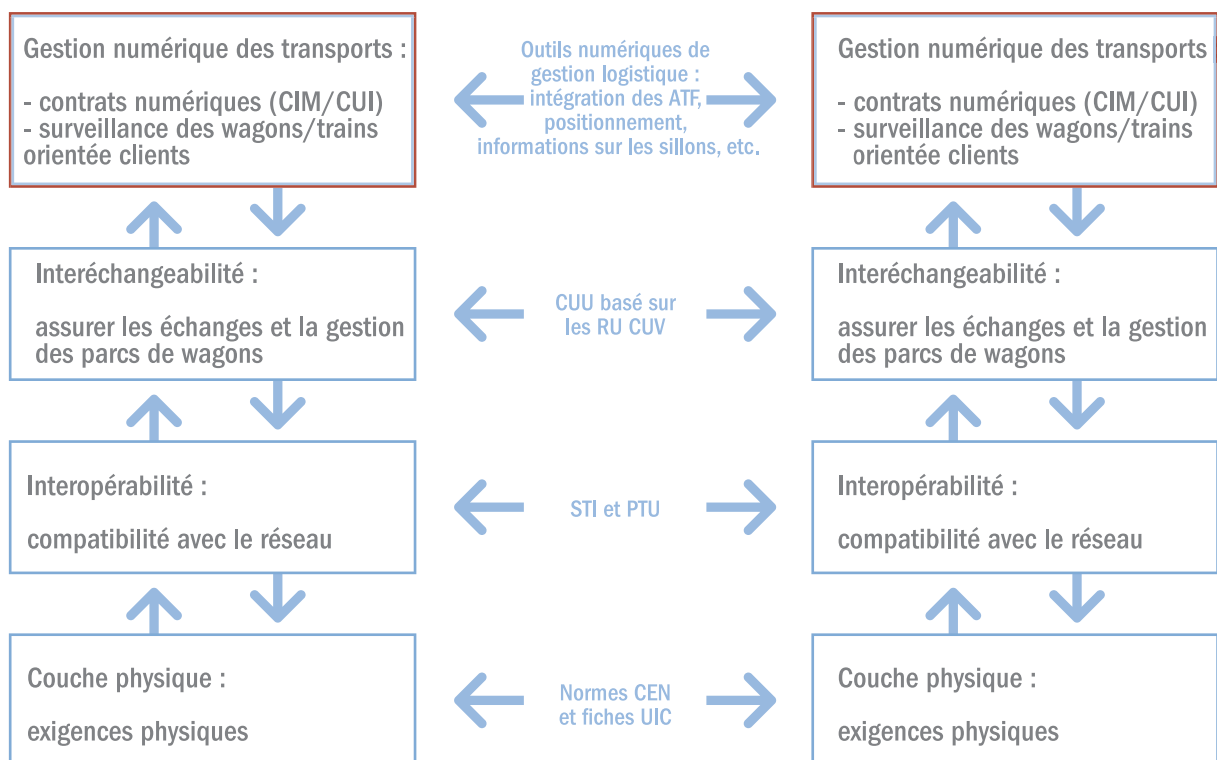
L'UIC

La coopération de longue date du Secrétariat de l'OTIF et de l'UIC s'est vue enrichie par la signature d'un mémorandum d'accord le 7 décembre 2017.

Le mémorandum vient encourager et approfondir la coopération actuelle entre l'UIC et l'OTIF qui vise à améliorer et promouvoir les transports internationaux ferroviaires. Cette coopération revêt une importance particulière car l'UIC entretient d'étroites relations de collaboration avec tous les acteurs du secteur ferroviaire dans le monde, en particulier d'autres organisations ferroviaires, les pouvoirs publics, les fabricants, ainsi qu'avec d'autres parties prenantes externes au rail dont les travaux peuvent influencer favorablement les chemins de fer. En particulier, nous travaillerons en étroite collaboration pour voir apparaître un modèle numérique efficace pour le fret ferroviaire.

OBJECTIF 1

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



L'OCE

Le Secrétariat de l'OTIF et l'OCE poursuivent leur fructueuse coopération dans le cadre du mémorandum d'accord signé en 2009. Celle-ci est particulièrement importante puisque l'OCE promeut l'application de dispositions ferroviaire harmonisées basées sur des accords multilatéraux existants.

En avril 2017, le Secrétariat de l'OTIF a participé à la 13^e Réunion des chefs des autorités ferroviaires de l'OCE, qui a été l'occasion d'informer les États membres de l'OCE des avantages à appliquer la COTIF et des développements en cours au sein de l'OTIF.

L'OMD

Le 10 juillet 2017, l'OMD et le Secrétariat de l'OTIF ont signé un mémorandum d'accord établissant un cadre de dialogue et d'étroite coopération dans les domaines d'intérêt commun, notamment en ce qui concerne l'élimination des obstacles au franchissement des frontières en trafic international.

Cette coopération démontre l'importance accordée par le Secrétariat de l'OTIF à une approche interdisciplinaire de la réglementation ferroviaire. En octobre 2017, le Secrétariat de l'OTIF a participé à une table ronde sur la coopération entre douanes et chemins de fer, dans le cadre du Comité technique permanent de l'OMD.

LE CIT

Le partenariat avec le CIT revêt une importance centrale dans la mesure où :

- 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 ;
- 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.

En 2017, le Secrétariat de l'OTIF a participé en tant qu'observateur aux réunions du CIT traitant des questions de fret, de transport de voyageurs, de multimodalité et d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Programme de formation

Entre avril 2015 et avril 2017, cinq personnes venant de trois États différents ont pris part au programme sur une période totale de quatorze mois. Trois d'entre elles venaient de Turquie, une du Monténégro et une de Serbie. La durée moyenne de la formation a été de trois mois.

Le programme de formation de l'OTIF s'est révélé être un très bon moyen d'établir des contacts avec les responsables dans les États membres et de partager les savoirs sur la COTIF et son application dans les États concernés. Globalement, le Secrétariat estime que le programme a été une réussite.

Fin 2017, il a été décidé de remanier le programme de formation afin de tenir compte des retours d'expérience et de l'aligner sur le programme de travail de l'Organisation.

- Le programme sera ouvert aux États qui ne sont pas encore membres de l'OTIF, mais sont en train de décider s'ils veulent le devenir.
- La durée du programme devrait être fixée à deux ou trois mois (au lieu de deux à six mois).
- Le programme devrait être ouvert aux représentants des organisations internationales avec lesquelles l'OTIF a signé un accord de coopération, comme le Conseil de coopération du Golfe.
- L'indemnité financière pour le coût de la vie et le remboursement des frais de voyage devraient être limités aux représentants d'États membres.
- Le programme devrait être étendu au-delà du département technique pour inclure les autres départements opérationnels de l'OTIF, à savoir le département du RID et le département juridique.

Tous les détails du programme et les modalités d'inscription sont disponibles sur le site Internet de l'Organisation sous L'OTIF > Travailler à l'OTIF.

ÉTENDRE LA PORTÉE GÉOGRAPHIQUE DE L'OTIF

Aujourd'hui, 42 États appliquent de façon homogène les sept appendices de la COTIF 1999 et nous travaillons activement, dans le cadre de deux accords de partenariat structurants, avec la Chine d'une part et avec le CCG d'autre part.

Cette place centrale de l'OTIF à la croisée de l'Europe, de l'Asie et de l'Afrique nous donne la possibilité de mener une politique de partenariat dynamique.

En 2014, le Secrétariat général du Conseil de coopération du Golfe (SG-CCG) a signé avec l'OTIF un mémorandum d'accord dans l'objectif de « profiter de l'échange d'informations et du savoir-faire de l'OTIF afin d'adopter et d'appliquer ses systèmes uniformes de droit adaptables en fonction [des] besoins et exigences nationales pendant les phases de mise en œuvre du « Projet ferroviaire » du CCG, à savoir de conception technique détaillée, de construction ainsi que d'exploitation et de maintenance, et dès que le réseau ferré reliant ces États aura été mis en service ».

Ayant commencé à réfléchir à une adhésion à la COTIF dès la phase de conception, le SG-CCG a inclus dans les lignes directrices de son projet ferroviaire une recommandation en ce sens pour les États membres du CCG.

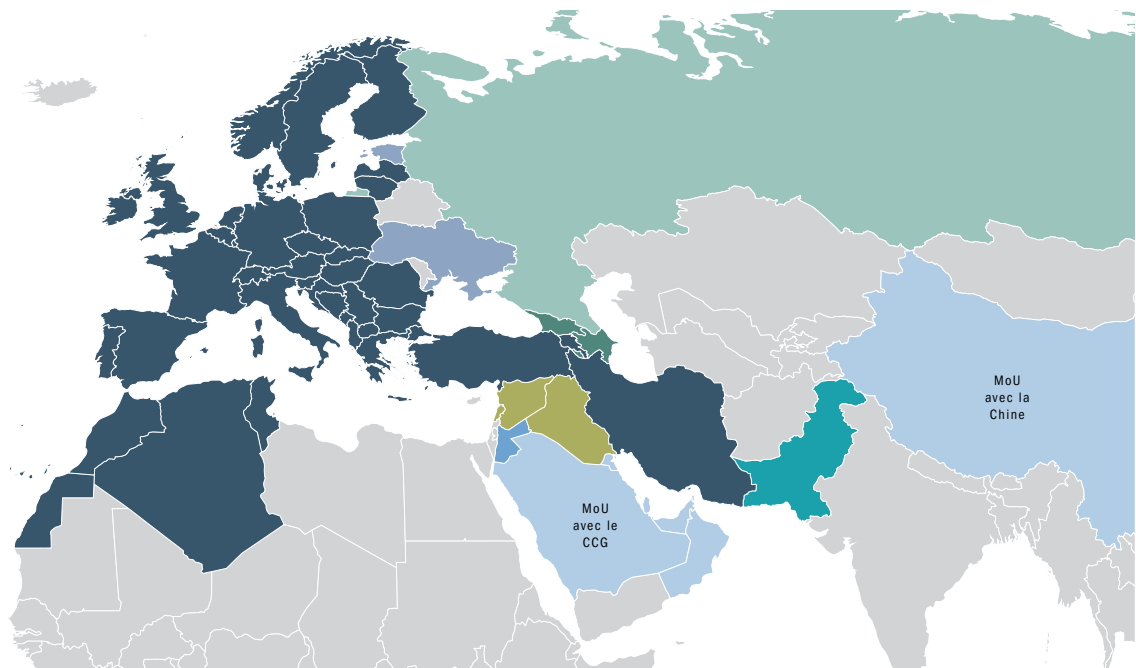
En mai 2017, le Secrétariat de l'OTIF a participé et contribué au groupe de travail d'experts du projet ferroviaire du CCG. En juin, le SG-CCG a pris part à la 10^e session de la Commission d'experts techniques.

Notre coopération avec l'Afrique est également une priorité, avec la mise en place d'une collaboration avec le programme EUMedRail porté par l'ERA et la Commission européenne. Il s'agit de développer des synergies pour inciter les États du pourtour méditerranéen à adhérer à la COTIF. Le Secrétaire général a ainsi participé à un premier séminaire à Bruxelles en octobre 2017. Par ailleurs, le Secrétaire général a été invité au Comité permanent pour la coopération économique et commerciale (COMCEC) de l'Organisation de la coopération islamique, l'occasion d'encourager les contacts avec les pays d'Afrique et du Moyen-Orient. En effet, au regard des pro-

Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices

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

- Tous les appendices sur l'ensemble du réseau
- Tous les appendices sur une partie du réseau
- CIV, CIM et RID sur une partie du réseau
- CIM sur l'ensemble du réseau
- CIM sur une partie du réseau
- Suspension de la qualité de membre
- Membre associé



jets en cours pour la création de réseaux internationaux en Afrique (voir exemple ci-dessous), l'intérêt pour le droit ferroviaire uniforme proposé par l'OTIF est de plus en plus marqué.

En 2017, la coopération avec la CESAP-ONU s'est resserrée. Le Secrétariat de l'OTIF a participé à la réunion du groupe d'experts sur l'harmonisation des réglementations pour la facilitation du transport ferroviaire international, qui s'est tenue à Bangkok en Thaïlande les 4 et 5 septembre 2017.

Le Secrétariat de l'OTIF a contribué aux travaux de la CESAP-ONU pour le développement des chemins de fer dans la région en présentant les solutions que la COTIF peut apporter aux problématiques existant aujourd'hui en Asie et dans le Pacifique en matière d'interopérabilité technique et juridique. Plus généralement, il a montré que la COTIF offrait un cadre juridique approprié pour la facilitation du trafic ferroviaire international en Asie et dans le Pacifique et entre l'Asie et l'Europe.

En 2017, le Secrétariat de l'OTIF a poursuivi sa coopération avec l'UPU et d'autres parties prenantes pour la mise en œuvre d'un projet d'acheminement ferroviaire des envois postaux en trains de conteneurs. L'OTIF soutient pleinement cette initiative, dont elle a été actrice dès le tout début.

En mai et en novembre 2017 ont été organisées deux réunions du groupe de travail chargé de préparer des lignes directrices pour l'établissement d'un service postal international par chemin de fer.

Étude de préfaisabilité des chaînons manquants des liaisons

Dakar - N'Djamena et N'Djamena - Djibouti



Étude de préfaisabilité des chaînons manquants des liaisons Dakar - N'Djamena et N'Djamena - Djibouti. Rapport final. Novembre 2011. www.studi.com.tn

OBJECTIF 4

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

Actions de formation

Le Collège d'Europe à Bruges

Le 5 juillet 2017, pour la cinquième année consécutive, le Secrétariat a présenté la COTIF et l'OTIF dans le cadre du séminaire estival de deux semaines co-organisé par le Centre européen de formation pour les chemins de fer (ETCR), le Collège d'Europe et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, à Bruges, en Belgique. L'objectif de cette 55^e édition du séminaire était 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.

FONCTIONNEMENT DU POST-RAIL PROJECT

Le transport ferroviaire international des envois postaux

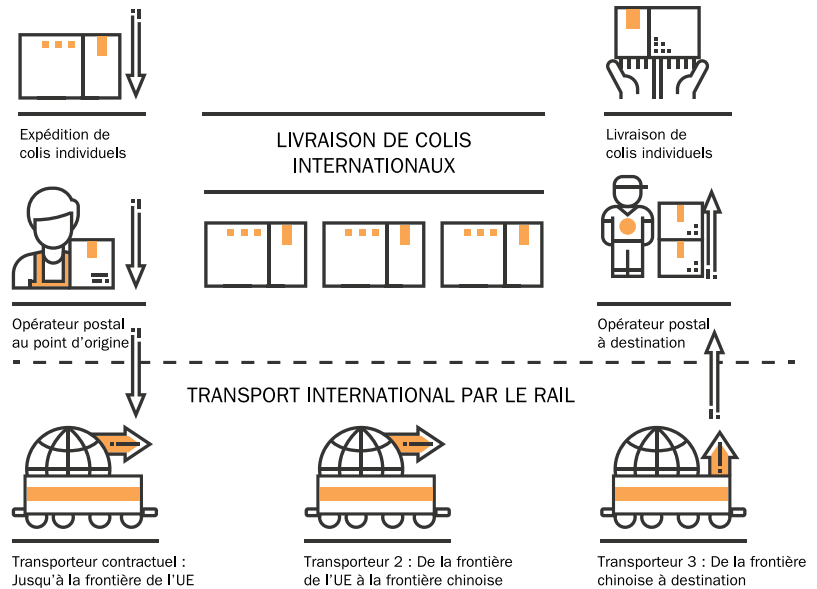
Le Comité international des transports ferroviaires (CIT), l'Union postale universelle (UPU) et le Conseil de coordination des transports transsibériens (CCTT) ont signé en mars 2016 un mémorandum d'accord dont le but est d'explorer la faisabilité et l'exécution d'un projet d'acheminement ferroviaire de colis postaux. L'OTIF apporte son plein soutien à cette initiative dont elle est partie prenante depuis 2016. Elle a préparé un mémorandum d'accord commun avec l'UPU, parachevé en 2017 et signé le 24 janvier 2018.

Les expérimentations menées entre la Chine et l'Europe ont montré que les difficultés à résoudre proviennent 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 proposé en 2016 une solution permettant de clarifier les questions à résoudre pour organiser ces transports en modélisant les différentes réglementations et leurs interfaces, qui a été reprise dans le projet de ligne directrice de l'UPU.

Pour la réglementation postale, le transport international par le rail doit ainsi être considéré comme une « boîte noire » mettant en relation l'opérateur postal au point d'origine et l'opérateur postal à destination, comme le montre le schéma ci-dessous. Pour qu'un tel système puisse fonctionner, il est nécessaire qu'il n'y ait aucune rupture de charge entre le pays d'expédition et le pays de destination. C'est la situation qui prévaut pour le transport aérien : tant que le conteneur contenant des colis postaux se trouve dans le réseau de transport aérien, il reste scellé et est échangé aux différents nœuds de transport. L'OTIF et l'UPU travaillent ensemble pour reproduire ce système de fonctionnement pour le projet de transport par le rail.



POINT D'ÉTAPE

CE QUI A ÉTÉ FAIT

Mai 2017 : Groupe de travail « Modification de la procédure de révision de la COTIF »

Octobre 2017 : Documents de travail pour la 26^e Commission de révision

Participation de la Chine à la CTE

Participation à la revue de projet des chemins de fer du CCG en mai 2017

7-10 novembre : Réunion annuelle de la Commission pour la politique des transports de l'OSJD

CE QUI A CHANGÉ

Signature du MoU avec l'OMD le 10 juillet 2017

Négociation et signature du MoU avec l'UPU

26 février - 1^{er} mars : 26^e Commission de révision

CE QUI EST PRÉVU

Séminaire co-organisé avec EUMedRail et la République de Serbie à destination des États méditerranéens

Séminaire technique à Ankara

2

LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES : AMÉLIORER L'INTEROPÉRABILITÉ ET LA SÉCURITÉ

L'efficacité de tout mode de transport international repose en grande partie sur la possibilité pour les véhicules de franchir les frontières. Or, la plupart des États ont développé leurs chemins de fer en fonction principalement de leurs besoins nationaux, ne se coordonnant à l'international via l'UIC que lorsque cela était vraiment nécessaire. En conséquence, modifier la composition des trains aux gares frontières est aujourd'hui la règle, et la circulation transfrontalière continue de trains complets l'exception. Plus d'un siècle après l'internationalisation du transport par chemin de fer, les services ferroviaires sont toujours essentiellement nationaux.

Le changement est aujourd'hui en marche, comme l'illustre de grands projets ferroviaires internationaux comme l'initiative chinoise « Belt and Road », l'espace ferroviaire unique européen de l'UE et le projet ferroviaire du CCG. Pour réussir, tous ces projets nécessitent une harmonisation technique. 2017 a été une année d'importants progrès qui permettront que les transports ferroviaires deviennent véritablement internationaux.



Bas LEERMAKERS
Chef du département de
l'interopérabilité technique

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

LA 10^e SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

En 2017, la Commission d'experts techniques s'est réunie pour sa 10^e session. Depuis la première session de la Commission en 2006, un ensemble complet de dispositions techniques a été établi dans la COTIF, permettant l'admission de véhicules ferroviaires au trafic international.

OBJECTIF 3
Mettre en cohérence le droit ferroviaire
en partenariat avec les autres
organisations du secteur

L'adoption de dispositions concernant les applications télématiques pour le fret (PTU ATF) et la production d'un projet de nouvel appendice H ont été les deux grandes réalisations de la Commission d'experts techniques en 2017. De légères modifications des PTU GEN-A, GEN-B et GEN-C ont également été adoptées et des propositions de modification des RU APTU et ATMF ont été discutées et transmises à la Commission de révision pour adoption. Toutes les PTU adoptées et modifiées sont entrées en vigueur au 1^{er} décembre 2017. Toutes les anciennes et nouvelles versions de l'ensemble des PTU sont disponibles sur le site internet de l'OTIF.

La PTU ATF

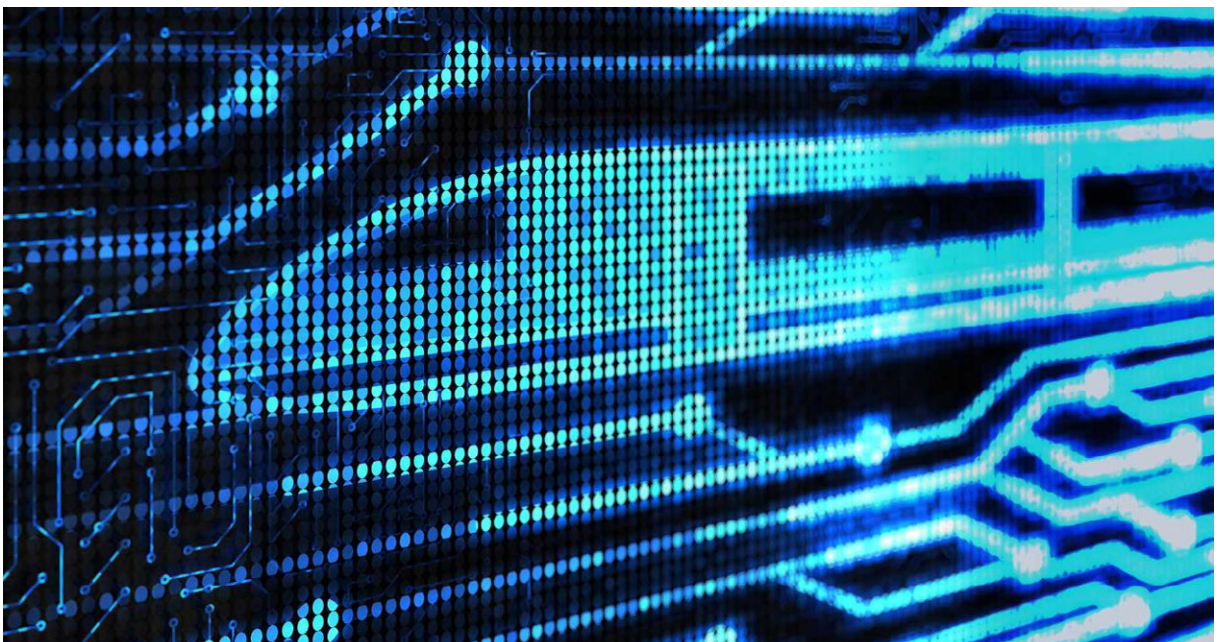
Comme suite à une étude présentée à la Commission d'experts techniques en 2015 puis rediscutée en 2016, l'élaboration d'une PTU ATF avait été décidée.

La PTU ATF prévoit les dispositions pour l'échange international d'informations aux fins des services de fret internationaux. Elle définit des exigences concernant :

- le processus de communication entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure,
- les bases de données destinées au suivi de la circulation des trains et des wagons,
- les informations à fournir aux clients du fret.

Après son adoption en juin 2017, la PTU ATF est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2017, sa mise en œuvre n'étant cependant soumise à aucun délai. Les États parties sont néanmoins tenus de veiller à ce que si des investissements et évolutions informatiques relevant de la PTU ATF sont réalisés, ils le soient de manière conforme à la PTU.

La mise en œuvre de la PTU ATF permettra d'harmoniser l'échange d'informations entre les différents acteurs du fret ferroviaire international, améliorant ainsi la planification, les notifications sur la circulation des trains et l'échange d'informations avec les clients du fret. Il appartient maintenant aux États parties et aux entreprises ferroviaires de récolter les fruits de la numérisation avec la mise en œuvre de la PTU ATF.



MODIFICATIONS AUX PTU GEN-A, GEN-B ET GEN-C

La Commission d'experts techniques a adopté des modifications :

- à la PTU GEN-A, qui définit les exigences essentielles pour le système ferroviaire ;
- à la PTU GEN-B, qui répertorie et décrit les sous-systèmes formant le système ferroviaire ;
- à la PTU GEN-C, qui définit les exigences relatives au dossier technique visé dans les ATMF.

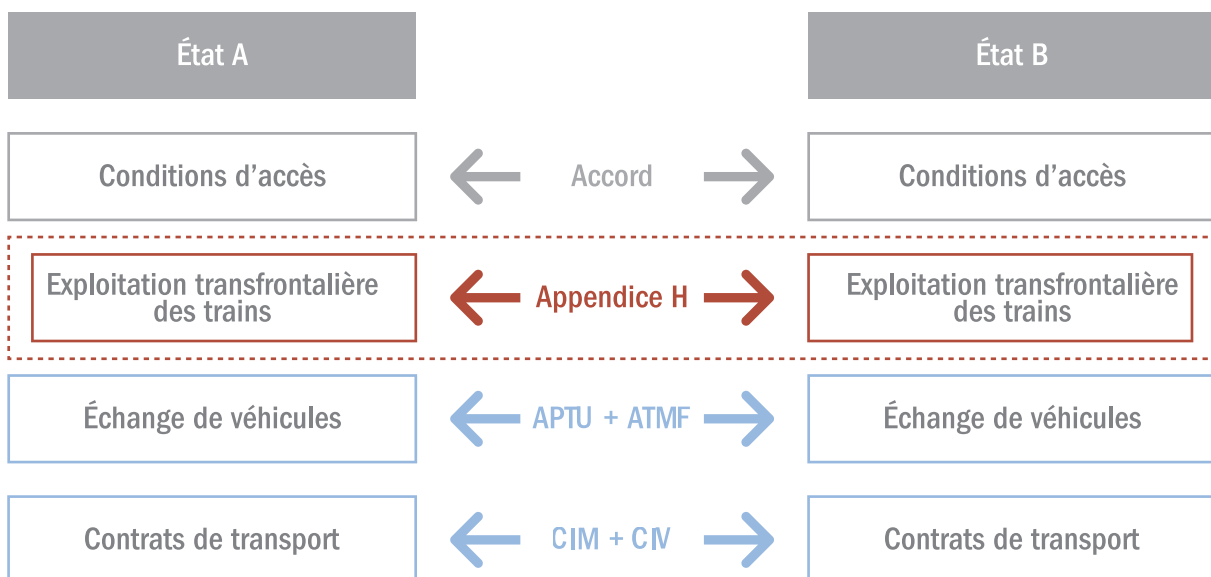
Ces trois PTU ont été modifiées en vue de conserver leur équivalence avec les dispositions de la COTIF ainsi qu'avec les dispositions applicables au sein de l'Union européenne, lesquelles ont changé avec l'adoption du 4^e paquet ferroviaire de l'UE. En plus des modifications d'ordre purement rédactionnel, les exigences essentielles ont été précisées au sujet des informations aux voyageurs et de leur sécurité quand ils montent dans le train et en descendent. Enfin, les éléments requis dans le dossier technique ont été clarifiés.

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. 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 sensiblement accroître l'efficacité des chemins de fer, mais nécessite une harmonisation plus poussée des règles d'exploitation, des responsabilités en matière de sécurité ou encore des licences des entreprises ferroviaires, par exemple.

OBJECTIF 6
Continuer de développer une réglementation technique pour une interopérabilité en sécurité au-delà de l'UE.



La Commission d'experts techniques a préparé un projet de nouvel appendice H à la COTIF concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST), transmis à la Commission de révision pour examen et devant être soumis à l'Assemblée générale pour adoption en 2018.

En vertu du nouvel appendice, les autorités nationales peuvent délivrer des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires sur la base de critères harmonisés, comme preuve de la capacité de ces entreprises à exploiter un train en sécurité dans l'État concerné. À cette fin :

- chaque État établit une autorité de certification de la sécurité et une autorité de surveillance, qui peuvent être intégrées dans la même organisation ;
- les entreprises ferroviaires souhaitant faire circuler des trains dans un État doivent obtenir un certificat de sécurité de cet État ;
- les autorités de certification de la sécurité reconnaissent les résultats des parties des évaluations de la conformité basées sur les dispositions harmonisées, mais pas les certificats de sécurité (sauf si les États en conviennent autrement) ;
- les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires sont responsables de l'exploitation en sécurité des trains et doivent disposer à cette fin d'un système de gestion de la sécurité ;
- la surveillance de la bonne application des systèmes de gestion de la sécurité par les entreprises ferroviaires est harmonisée. La surveillance des gestionnaires d'infrastructure reste régie par le droit national ;
- des dispositions détaillées seront élaborées par la Commission d'experts techniques sous forme d'annexes. Elles devraient être reprises des dispositions de l'UE.

La teneur du nouvel appendice H a été approuvée par la Commission de révision le 28 février 2018. S'il est adopté par l'Assemblée générale en 2018, il créera une base en droit international pour faire encore évoluer les dispositions harmonisées pour l'exploitation et la sécurité. Il pourrait grandement contribuer à faire des chemins de fer un vrai mode de transport international.



LE 4^e PAQUET FERROVIAIRE

Il est important que les dispositions en vigueur de l'UE et de la COTIF soient harmonisées. Avec l'adoption du 4^e paquet ferroviaire, l'UE a modifié plusieurs de ses dispositions et en a donc informé la Commission d'experts techniques et son groupe de travail permanent (WG TECH). S'appuyant sur une analyse de la Commission européenne, le Secrétariat et le WG TECH ont préparé les modifications aux APTU et ATMF nécessaires pour garantir la concordance avec le droit de l'UE.

Il s'agissait d'harmoniser la terminologie utilisée avec celle de l'UE et de tenir compte de certains changements en matière de procédure, en particulier du fait que l'Agence de l'UE pour les chemins de fer est désormais compétente pour délivrer les autorisations de véhicules. Les principes de base des APTU et ATMF restent quant à eux inchangés.

La Commission des experts techniques a discuté et pleinement approuvé les modifications proposées pour les APTU et les ATMF, ainsi que leurs justifications, qui ont également reçu l'approbation de la Commission de révision le 28 février 2018.

ACCOMPAGNER LA MISE EN ŒUVRE DE LA RÉGLEMENTATION

ÉVOLUTIONS CONCERNANT LES REGISTRES DE VÉHICULES

Depuis juin 2016, l'ERA travaille sur des spécifications techniques et fonctionnelles pour le registre européen des véhicules, qui tiennent compte de toutes les conclusions du projet sur la rationalisation des registres liés aux véhicules. Ce registre européen remplacera tous les registres de véhicules nationaux (RNV) de tous les États membres de l'UE. L'ERA a constitué un groupe de travail spécifique pour rédiger les dispositions le concernant. Ces travaux intéressent l'OTIF car il importe que les RNV des États non membres de l'UE y soient connectés. Le Secrétariat de l'OTIF a par conséquent parti-

OBJECTIF 6

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



cipé aux groupes de travail et assisté l'ERA afin de veiller à ce que les registres de véhicules de l'UE et des États non membres de l'UE restent compatibles. Les dispositions sur le registre européen des véhicules devraient être adoptées par l'UE en 2018.

ÉVOLUTIONS DU PLAN DE CERTIFICATION POUR LES ENTITÉS CHARGÉES DE L'ENTRETIEN

En 2017, l'ERA a constitué un groupe de travail chargé de la révision du plan de certification pour les entités chargées de l'entretien – le règlement ECE. Celui-ci a examiné la possibilité d'étendre le champ couvert par la certification des ECE des seules ECE pour les wagons de marchandises aujourd'hui aux ECE pour tous les véhicules. Compte tenu des répercussions de ces travaux sur l'équivalence avec l'annexe A aux ATMF, le Secrétariat de l'OTIF les a suivis de près et a fait plusieurs propositions. L'équivalence entre la COTIF et le droit de l'UE concernant les ECE pour les wagons de marchandises doit être maintenue afin de faciliter la circulation des trains de l'UE en dehors de l'UE et vice versa.

EXIGENCES RELATIVES AUX ÉMISSIONS SONORES POUR LES WAGONS DE MARCHANDISES EXISTANTS

L'ERA a institué un groupe de travail chargé d'examiner si la STI Bruit pourrait s'appliquer au parc de wagons existants afin de le rendre plus silencieux. La STI Bruit ayant son équivalent dans la COTIF, le Secrétariat de l'OTIF a suivi de près ces travaux et présenté des contributions. La proposition présentée fin 2017 prévoit que les États déclarent certaines parties du réseau ferré comme itinéraires « silencieux » où seuls des wagons satisfaisant à la STI Bruit auraient l'autorisation de circuler. Le Secrétariat de l'OTIF a activement contribué à l'élaboration de cette proposition dont l'adoption est prévue pour 2018.

ÉVOLUTIONS DE LA STI WAGONS ET DE LA STI LOC&PAS

Par suite de la nouvelle directive 797/2016 de l'UE sur l'interopérabilité, l'ERA a constitué en 2017 un groupe de travail chargé de la révision des STI Wagons et LOC&PAS quant au réaménagement et au renouvellement des véhicules ferroviaires ainsi qu'à la compatibilité avec d'autres sous-systèmes. Après sa réunion de lancement en septembre, il a été convenu d'établir deux sous-groupes, à savoir :

- le sous-groupe n° 1 qui proposera des modifications aux STI pour couvrir de manière exhaustive tous les paramètres de compatibilité entre le matériel roulant et les itinéraires, qui devraient être contrôlés par les entreprises ferroviaires avant la circulation sur un itinéraire ;
- le sous-groupe n° 2 qui proposera des modifications aux STI pour définir quelles modifications sur les véhicules existants doivent être considérées comme des réaménagements et renouvellements.

Les deux sous-groupes devraient poursuivre leurs travaux jusqu'en février 2019.

Deux recommandations pour la révision des deux STI seront alors proposées. Des modifications équivalentes devront alors être introduites dans les PTU correspondantes.

ATELIERS SUR L'AUTORISATION DES VÉHICULES AU SEIN DE L'UE

Le 4^e paquet ferroviaire a introduit de nouvelles exigences relatives à l'autorisation des véhicules au sein de l'UE. En particulier, le fait que l'Agence de l'UE pour les chemins de fer devienne autorité de délivrance des autorisations de véhicules entraîne l'adaptation de procédures auparavant régies nationalement dans chaque État de l'UE.

Les ateliers permettent de définir des modalités pratiques sous la forme de lignes directrices pour la procédure d'autorisation des véhicules, qui décrivent ce que doivent faire les différentes parties impliquées en cas d'autorisation des véhicules par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, ce qui sera le cas pour toutes les autorisations de l'UE au trafic international à compter du 16 juin 2019.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

2018	2019
6 et 7 février : WG TECH 34 (Belgrade)	Février : WG TECH 37
27 février - 1 ^{er} mars : 26 ^e Commission de révision (Berne) devant décider des modifications aux APTU et ATMF et examiner le nouvel appendice H	Juin : 12 ^e CTE (Berne)
12 et 13 juin : 11 ^e CTE (Berne) devant décider d'une stratégie pour la production de dispositions relatives à l'infrastructure	Septembre : WG TECH 38
11 et 12 septembre : WG TECH 35 (Berne)	Novembre : WG TECH 39
25-27 septembre : 13 ^e Assemblée générale devant décider de la création d'un nouvel appendice H à la COTIF	
27 et 28 novembre : WG TECH 36 (Berne)	

3

LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID ET LA RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN : LE TRANSPORT EN SÉCURITÉ LES MARCHANDISES DANGEREUSES

La révision bisannuelle des prescriptions sur les marchandises dangereuses a constitué un point fort des activités du département du RID pendant l'année. Certaines décisions doivent toutefois encore être prises par la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars 2018, avant que la Commission d'experts du RID n'approuve définitivement toutes les modifications en mai 2018.

NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS AU SEIN DE LA RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN ET DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID

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 assumé conjointement par le département du RID de l'OTIF et par le secrétariat de la division des transports de la CEE-ONU. En 2017, elle s'est réunie pour une session d'une semaine et une autre de deux semaines.

La Réunion commune a eu pour objet principal les travaux d'harmonisation du RID, de l'ADR et de l'ADN avec la 20^e édition révisée des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. La plupart des questions en suspens du cycle biennal précédent ont par ailleurs pu être résolues. L'objectif de l'harmonisation est de simplifier le transport intermodal de marchandises dangereuses en trafic terrestre européen. Parmi les nombreuses modifications en résultant, les questions ci-après méritent d'être soulignées. Elles ne donnent certes pas un aperçu exhaustif des



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

activités du département du RID relatives à la Réunion commune, mais reflètent les évolutions technologiques importantes ayant les plus grandes répercussions sur les prescriptions. Il apparaît ainsi clairement à quel point les prescriptions sont directement liées aux dynamiques évolutions technologiques du secteur.

Objets contenant des marchandises dangereuses

Le RID/ADR/ADN comprend des rubriques individuelles pour des objets particuliers contenant des marchandises dangereuses. En plus de ces rubriques individuelles, le RID/ADR/ADN prévoyait jusqu'ici une rubrique générique unique pour les marchandises dangereuses contenues dans des objets (UN 3363 Marchandises dangereuses contenues dans des machines ou marchandises dangereuses contenues dans des appareils). Les objets couverts par cette rubrique générique sont exemptés de l'application des prescriptions pour les marchandises dangereuses en transport terrestre européen. Or, étant donné que dans la plupart des cas, il était difficile de classer les objets dans la rubrique correspondant à la matière dangereuse contenue et que par ailleurs il n'était pas toujours possible de les emballer selon l'instruction d'emballage prévue pour la matière, cette rubrique générique a été utilisée pour des matières dangereuses très diverses et dans des quantités variées. Le numéro ONU 3363 est ainsi devenu une rubrique fourre-tout pour les objets difficiles à classer.

La Réunion commune a donc décidé d'introduire 12 nouveaux numéros ONU pour les objets contenant des matières dangereuses des différentes classes de marchandises dangereuses. Jusqu'ici exempté, le numéro ONU 3363 sera désormais soumis aux prescriptions du RID/ADR et sera réservé aux seuls objets contenant des marchandises dangereuses dans les limites autorisées pour les quantités limitées. Seules les prescriptions essentielles d'emballage vaudront toutefois pour ce numéro ONU, les autres prescriptions du règlement ne devant en revanche pas être appliquées.

L'exemption générale prévue pour le transport de machines ou de matériels non spécifiés dans le RID et qui comportent accessoirement des marchandises dangereuses dans leur structure ou leur circuit de fonctionnement a également été biffée. Une mesure transitoire de quatre ans a été définie afin d'éviter tout problème imprévu, dans la mesure où il est à l'heure actuelle impossible d'estimer le nombre et le type des objets concernés par la suppression de l'exemption.

Nouveaux critères de classification pour la classe 8

La Réunion commune a repris les nouveaux critères de classification pour les matières corrosives de la classe 8 du Règlement type de l'ONU, amenant ainsi une plus large harmonisation avec le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH).

Ces nouveaux critères offrent des méthodes plus appropriées pour le classement des mélanges dans les groupes d'emballage, lequel posait auparavant toujours problème aux industriels.

Instructions d'emballage pour les piles et batteries au lithium endommagées ou défectueuses

Jusqu'alors, il appartenait aux autorités compétentes de définir les conditions de transport des piles et batteries au lithium endommagées ou défectueuses susceptibles de présenter un danger dans des conditions normales de transport (production de flamme, dégagement de chaleur, vapeurs toxiques, etc). Au vu de l'essor fulgurant de la mobilité électrique et de la nécessité croissante

du transport de piles et batteries endommagées par un accident, des instructions d'emballage normalisées ont été élaborées sur la base des conditions de transport fixées jusqu'ici par les autorités compétentes, afin de limiter les agréments individuels délivrés par les autorités compétentes à seulement quelques cas.

Méthodes de substitution pour les contrôles et épreuves périodiques

Destinées au transport de gaz liquéfiés (p. ex. : butane, propane), les bouteilles surmoulées sont constituées d'un récipient intérieur à pression en acier soudé revêtu, protégé par une enveloppe surmoulée de matériau plastique cellulaire collée de manière indissociable à la paroi extérieure du récipient. Environ 4 millions de ces bouteilles construites depuis 1997 sont actuellement en circulation, principalement en Belgique et en France.

Les bouteilles surmoulées sont munies d'un dispositif d'identification électronique donnant accès à leurs caractéristiques détaillées enregistrées dans une base de données, laquelle permet de déterminer le lot de production de chaque bouteille. La durée de vie nominale des bouteilles surmoulées est actuellement fixée à 30 ans. Elle peut cependant être prolongée tous les cinq ans tant que les contrôles réalisés dans le cadre de l'épreuve périodique montrent que l'adhérence du polyuréthane sur le récipient intérieur est suffisante.

Exemple de bouteille surmoulée



À cause des propriétés particulières inhérentes à la conception de ces bouteilles, le contrôle visuel et l'épreuve de pression du récipient prescrit dans le RID/ADR dans le cadre de l'épreuve périodique ne peuvent être réalisés. En effet, l'enveloppe de protection inamovible empêche la détection des petits défauts d'étanchéité et de toute expansion volumétrique durable du réservoir intérieur. L'état extérieur du récipient à pression ne peut pas non plus être contrôlé puisque la surface extérieure de la bouteille en acier n'est pas visible.

Étant donné que les autres types de contrôles non destructifs comme les contrôles par ultrasons, les contrôles par émissions acoustiques et les contrôles par radiographie ne conviennent pas, des méthodes de substitution ont été mises au point. Elles s'appuient sur un échantillonnage régulier et un essai destructif. Après les trois premières années de service, des essais d'éclatement, d'adhérence du polyuréthane sur la bouteille en acier ainsi que de pelage et de corrosion sont effectués sur ces échantillons, puis sont répétés tous les cinq ans. Lorsque les résultats des contrôles réalisés sont négatifs, il faut vérifier si tout le lot de production de bouteilles surmoulées, identifiable grâce au dispositif d'identification électronique du récipient à pression testé, est concerné et doit être retiré.

Le RID et l'ADR comporteront à l'avenir des prescriptions générales sur les possibilités de remplacement de certains essais, tandis que les méthodes de substitution seront détaillées dans une disposition spéciale. À l'avenir, les éventuelles méthodes de substitution supplémentaires devront être approuvées par la Réunion commune.

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 du RID. Étant donné qu'en vertu de la directive communautaire 2008/68 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, les prescriptions du RID doivent être appliquées en trafic national des États membres de l'UE également, les modifications du RID ont pour conséquence directe une modification du droit national. L'OTIF joue donc un rôle-clé.

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

En 2017, le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID s'est réuni pour une session d'une semaine à Utrecht aux Pays-Bas. Ses conclusions doivent encore être approuvées par la Commission d'experts du RID à sa session de mai 2018.

À sa session, le groupe de travail permanent s'est principalement penché sur l'adoption des modifications approuvées par la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2016 et 2017. Les thèmes suivants ont également été discutés :

Listes de vérification pour le remplissage et la vidange de wagons-citernes pour gaz liquéfiés

Les obligations du remplisseur et du déchargeur font référence aux listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides publiées par le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC). Lors de ses précédentes sessions, le groupe de travail permanent avait déjà estimé que de telles listes devraient également être mises au point pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz.

Ces listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz ont depuis été préparées par un groupe de travail informel. À la différence des listes pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de liquides, elles couvrent presque toutes les obligations du remplisseur et du déchargeur. Quatre listes de vérification distinctes détaillent ainsi désormais les points de contrôle pour le remplissage par le haut, la vidange par le haut, le remplissage par le bas et la vidange par le bas.

Le groupe de travail permanent a adopté les listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz avec quelques modifications. Il est convenu de faire référence à ces listes dans le RID, dans les obligations du remplisseur et les obligations du déchargeur, et de les publier sur le site Internet de l'OTIF.

Enfin, le groupe de travail permanent a également décidé de compléter à l'avenir les listes pour le remplissage et la vidange de

wagons-citernes destinés au transport de liquides afin d'inclure presque toutes les obligations du remplisseur et du déchargeur, à l'instar des nouvelles listes pour les wagons-citernes destinés au transport de gaz. Ces travaux seront lancés dès la fin février 2018.

Maintien en service d'anciens wagons-citernes destinés au transport de gaz

Dans l'édition 2015 du RID, les mesures transitoires pour le maintien en service des wagons-citernes pour gaz sous pression ont été limitées dans le temps pour ceux construits avant le 1^{er} octobre 1978 et dont l'épaisseur de paroi et les équipements ne satisfont pas aux prescriptions. Avant octobre 1978, les prescriptions sur la construction des wagons-citernes n'étaient pas harmonisées à l'international et ceux-ci ont été agréés conformément aux réglementations nationales. D'ici la fin 2029, les 5 000 wagons-citernes pour gaz sous pression encore en circulation doivent progressivement être mis hors service en fonction de leur âge.

Dans le cadre de contrôles ponctuels réalisés en 2015 et 2016 en Autriche sur des wagons-citernes pour gaz dont le maintien en service est autorisé en vertu de ces mesures transitoires, il est apparu que plus de 10 % des wagons-citernes contrôlés présentaient de graves défauts.

Le groupe de travail permanent a pris note des défauts touchant la manipulation des dispositifs de fermeture, la maintenance et les consignes d'utilisation. Il a constaté que ces manquements au règlement ne devraient pas pouvoir se produire quand les obligations de sécurité des intervenants (en particulier du remplisseur, de l'exploitant et de l'ECE) définies au chapitre 1.4 du RID sont respectées.

Le groupe de travail permanent a estimé que les contrôles des wagons-citernes pour gaz devraient être renforcés dans tous les États membres et les autorités compétentes devraient communiquer les résultats de ces contrôles aux autorités nationales pour la sécurité ferroviaire, lesquelles seraient le cas échéant tenues de prendre des mesures en conséquence vis-à-vis des entités chargées de l'entretien (ECE), détenteurs ou remplisseurs responsables. Il est urgent que tous les acteurs et autorités concernés – même par-delà les frontières nationales – mènent un dialogue, dans la mesure où en plus de l'atteinte considérable à la sécurité, ces défauts graves peuvent également avoir des répercussions économiques pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

Le groupe de travail permanent est convenu que les mesures prises à l'échelon national et par les associations internationales devraient lui être présentées à sa prochaine session afin qu'il puisse décider des suites à donner.



Très grands conteneurs-citernes

Des informations ont été présentées au groupe de travail permanent sur les très grands conteneurs-citernes conçus par BASF et le constructeur de conteneurs-citernes belge van Hool, dont la capacité est de 73 500 litres et la charge utile peut atteindre jusqu'à 66 tonnes. La capacité de chargement correspond ainsi à deux conteneurs-citernes traditionnels ou à un wagon-citerne à bogies.



À cause de leur masse élevée, ces conteneurs-citernes ne sont pas adaptés pour le transport combiné rail-route. Ils peuvent toutefois être transportés dans l'enceinte des usines sur des véhicules autoguidés.

Les nouveaux conteneurs-citernes seront transportés sur de nouveaux wagons-porteurs dont environ 150 exemplaires équipés de tampons anti-crash et dispositifs anti-chevauchement sont prévus.

Selon les informations données par BASF, les très grands conteneurs-citernes chargés de matières pour lesquelles un transport en wagons-citernes équipés de tampons anti-crash et dispositifs anti-chevauchement est prescrit ne doivent être transportés que sur des wagons porteurs eux aussi équipés de tampons anti-crash et dispositifs anti-chevauchement, même si cela n'est pour l'instant pas exigé dans le RID.

Le groupe de travail permanent est convenu que l'innovation proposée pouvait améliorer la compétitivité du rail. Il a également estimé que les équipements prescrits pour les wagons-citernes transportant des marchandises très dangereuses devraient aussi être obligatoires pour les wagons porteurs utilisés pour le transport de ces nouveaux très grands conteneurs-citernes. Étant donné le grand intérêt du marché pour ces nouvelles technologies, une base juridique sûre pour tous les acteurs devrait être établie le plus rapidement possible, garantissant une sécurité équivalente à celle des wagons-citernes.

Le groupe de travail permanent est convenu qu'une discussion technique détaillée devait être menée au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » qui, en plus de comparer les prescriptions actuellement applicables aux conteneurs-citernes et wagons-citernes, devra également formuler des questions relatives à la construction de ces conteneurs-citernes et les présenter au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

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) ont été poursuivis en 2017.

Le département du RID a participé à toutes les réunions des groupes de travail et groupes 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.

L'unanimité nécessaire pour la reprise des modifications 2017 au RID dans l'annexe 2 au SMGS n'a pu être atteinte à la réunion de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD consacrée aux prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses en octobre 2016. Dès lors, la possibilité d'une entrée en vigueur tardive de ces modifications au 1^{er} janvier 2018 était au centre de l'attention en 2017. Le principal obstacle à l'adoption de ces modifications était les références faites aux normes EN et directives de l'UE, inacceptables pour la Russie et certains autres États.

En coopération avec les États parties au RID qui appliquent également l'annexe 2 au SMGS, le département du RID a soumis aux instances de l'OSJD plusieurs propositions de compromis pour remédier à la situation. Ces efforts n'ont cependant pas été couronnés de succès aux réunions de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD consacrées aux prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses. Or, l'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS revêt une importance capitale pour garantir la fluidité du transport ferroviaire de marchandises dangereuses entre les deux régimes juridiques. Le département du RID va donc continuer à coopérer avec l'OSJD pour trouver des solutions à court et à long terme à ce problème.

ÉDITION RUSSE DU RID

En dépit des difficultés rencontrées pour la reprise des modifications 2017, les travaux de traduction ont continué et une version consolidée du RID 2017 en langue russe a été publiée sur le site internet de l'OTIF.

I LE GROUPE DE TRAVAIL RID-ATMF

En 2017 a eu lieu la dernière réunion du groupe de travail RID-ATMF organisé en coopération avec la Commission européenne dans le but d'améliorer la cohérence entre les prescriptions pour les marchandises dangereuses et les dispositions pour la sécurité et l'interopérabilité. Experts du transport de marchandises dangereuses et experts du droit ferroviaire général y ont participé.

Le groupe de travail a conclu qu'une meilleure coordination entre la réglementation pour les marchandises dangereuses et le droit ferroviaire général était nécessaire. En principe, le RID devrait inclure les « objectifs de protection » des exigences pour les véhicules, tandis que les spécifications techniques devraient être formulées dans les STI et PTU. Pour mener à bien ces travaux, il a été proposé d'instituer un groupe mixte d'experts pour la coordination, auquel tant les experts des marchandises dangereuses que les experts de la technique ferroviaire et les représentants des secteurs industriels concernés devraient participer.

OBJECTIF 3

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

OBJECTIF 9

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

Aux fins des travaux du Groupe mixte, le groupe de travail a commencé par préparer une liste de sujets à aborder, qui incluait les exigences pour les véhicules existant déjà dans le RID. D'autres points soulevés pendant les discussions du groupe de travail ont ensuite également été listés.

Les réunions du Groupe mixte vont être organisées en alternance par la Commission européenne et l'OTIF. Ses recommandations seront soumises à la Commission d'experts du RID et au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC), qui décideront quelles suites leur donner. Par exemple, la Commission d'experts du RID peut décider d'inclure des objectifs de protection dans le RID et le RISC peut adopter un acte délégué chargeant l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer de mettre au point une STI conforme aux spécifications techniques et dispositions décrites par le Groupe mixte.

POINT D'ÉTAPE

2017

8 et 9 février (Bruxelles) : Dernière réunion du groupe de travail sur l'amélioration de la cohérence entre le droit ferroviaire général et la législation relative au transport ferroviaire de marchandises dangereuses (Groupe de travail RID-ATMF)

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

25-27 avril (Genève) : Groupe de travail ad hoc pour l'harmonisation des règlements RID/ADR/ADN et des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU)

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

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

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

2018

30 et 31 janvier (Hambourg) : Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

12-16 mars (Berne) : Réunion commune RID/ADR/ADN

28-30 mai (Berne) : 9^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

30 mai (Berne) : 55^e session de la Commission d'experts du RID

17-21 septembre (Genève) : Réunion commune RID/ADR/ADN

19-23 novembre (Pologne) : 10^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

4

LE SECRÉTARIAT DE L'OTIF, UNE ORGANISATION APPRENANTE

UNE GESTION OPTIMISÉE ET RATIONALISÉE

EN 2017, LA POLITIQUE DES RESSOURCES HUMAINES A ACCÉLÉRÉ ET CONFORTÉ SA MODERNISATION.

Les modalités de recrutement des agents de l'OTIF ont été précisées. En effet, lors de sa 127^e session en juin 2017, le Comité administratif a décidé de consolider les procédures de recrutement de l'OTIF afin d'optimiser les décisions de recrutement et, in fine, de s'assurer que l'Organisation dispose des meilleures compétences pour atteindre ses objectifs.

Par suite de la signature, en décembre 2017, d'un accord avec le Conseil de l'Europe visant à étendre la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe à l'examen des litiges du travail entre l'Organisation et son personnel, l'OTIF va appliquer une pratique moderne particulièrement adaptée aux organisations de taille modeste, celle de la conciliation entre les parties à un litige. Cette réforme d'importance, décidée par le CA 126, confère aussi des droits nouveaux aux agents de l'Organisation.

Au-delà de cette modernisation, la politique des ressources humaines a été confortée. D'une part, une large place est encore donnée à la formation des agents : 100 % d'entre eux ont reçu une offre de formation répondant à leur besoin et 88 % ont été formés à l'acquisition ou au renforcement de compétences linguistiques, y compris à la langue russe compte tenu de la stratégie de développement de l'Organisation, détaillée dans le programme de travail 2016-2017. D'autre part, le dialogue social s'est poursuivi avec des



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

OBJECTIF 13
Optimiser les ressources humaines et la
gestion des finances

évolutions significatives notamment la mise en place de méthodes de travail concluantes avec l'Association du personnel dans le cadre du projet d'extension de la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe, ainsi que l'organisation d'un séminaire en septembre 2017 pour la définition du programme de travail 2018-2019.

EN 2017 L'EXTERNALISATION DE LA COMPTABILITÉ ACHÈVE LA REFONTE DE LA GESTION FINANCIÈRE DE L'ORGANISATION ENGAGÉE EN 2015.

Le projet d'externalisation de la comptabilité est devenu une réalité au 1^{er} janvier 2017 grâce à la fiduciaire Fiducum retenue après un appel d'offres lancé en 2016, à la mise en place de nouveaux outils financiers et comptables et à une adaptation de l'organisation du département administratif et financier. Ce défi a été relevé avec succès grâce aux méthodes de travail désormais éprouvées avec le nouvel expert-comptable, présent uniquement deux jours par mois. Une organisation du travail efficace, l'acquisition de nouvelles compétences, la supervision des travaux par l'expert-comptable et l'adaptation des processus de contrôle financier interne permettent un traitement rigoureux des finances de l'OTIF.

Dans ce contexte, l'audit du système de contrôle financier interne, mis en place progressivement depuis mi-2015, a été engagé en décembre 2017, conformément à la décision du CA 123. Le rapport de PwC, qui sera disponible début 2018, a conclu que 100 % des 60 recommandations permettant de garantir la fiabilité des comptes avaient été traitées.

ÉVOLUTION DU PROJET DE RELOCALISATION DE L'OTIF À BERNE.

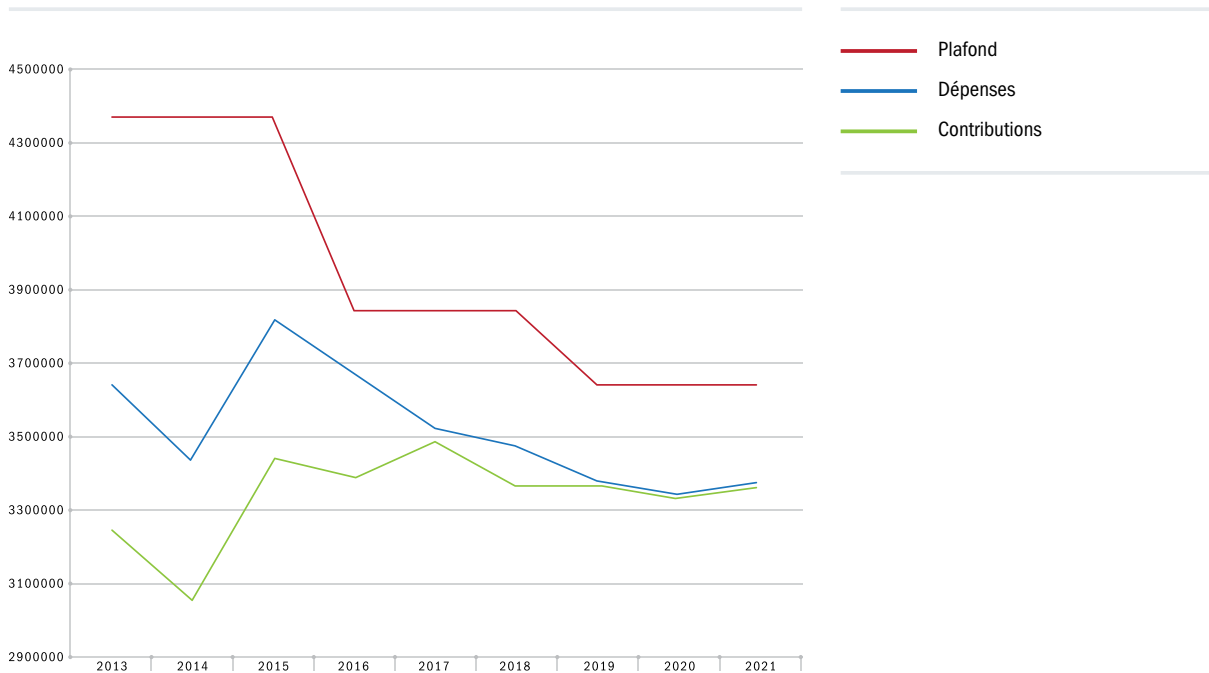
À la suite de la décision de l'UPU, annoncée au CA 128 en décembre 2017, de ne pas offrir à l'OTIF un bail à long terme avec option d'achat, il pourrait être étudié un projet de mise aux normes du bâtiment de l'Organisation qui viserait les mêmes objectifs que le projet initial, à savoir d'accroître la visibilité de l'Organisation et de favoriser les synergies au sein du Secrétariat.



I L'OTIF 2017 EN CHIFFRES

Le contrôle des dépenses et la stabilité des contributions des États membres constituent des objectifs permanents. 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.

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 241 000 CHF.

Actif = Emplois	2017	Passif = Ressources
Emplois stables 1 417 kCHF <i>Immobilisations 1 417 kCHF</i>	FR 6 577 kCHF	Ressources durables 7 994 kCHF <i>Capitaux propres 7 181 kCHF</i> <i>Dettes financières 0 kCHF</i> <i>Provisions réglementées 813 kCHF</i>
Actif circulant 395 kCHF	BFR - 241 kCHF	Passif circulant 154 kCHF
Trésorerie active 6 336 kCHF <i>Liquidités 6 336 kCHF</i>	NET 6 336 kCHF	Trésorerie passive 0 kCHF

UNE PRÉSENCE ET UNE VISIBILITÉ ACCRUES POUR L'OTIF

LE BULLETIN DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

En 2017, le Bulletin a bénéficié d'un rayonnement accru : 700 contacts reçoivent désormais cette publication, soit une augmentation de 19 %. La liste de diffusion de ce support de communication historique de l'OTIF ne cesse de s'allonger lentement mais sûrement puisqu'en effet depuis 2015, le Secrétariat n'a reçu que deux demandes d'interruption d'abonnement.

L'identité du Bulletin s'est confirmée tant dans la forme que sur le fond : le Bulletin informe sur les dernières actualités institutionnelles de l'Organisation et en même temps propose des articles alliant réflexion et prospective.

En 2017, tous les numéros du Bulletin depuis 2010, qui n'existaient que sous format électronique, ont été imprimés en plusieurs exemplaires afin de constituer des archives physiques, d'alimenter le fonds d'archives de l'Organisation et de permettre la diffusion exceptionnelle de certains numéros.

LES COMMUNIQUÉS DE PRESSE

Fréquence et ponctualité sont demeurées les principes de diffusion des communiqués « OTIF NEWS ». Ainsi, 19 communiqués de presse ont été publiés en 2017 ; plus d'un tiers ont été relayés dans la presse spécialisée, en Europe majoritairement.

En 2017, nous remarquons une amélioration de la couverture médiatique en termes quantitatifs et qualitatifs avec 50 % d'articles supplémentaires et une meilleure perception des rôles de l'Organisation et de la Convention.

La notoriété du RID est confirmée tant en Europe qu'en Asie ou sur le continent américain. Le Règlement, de par sa nature et son champ d'application, jouit d'une visibilité, d'une importance et d'une autonomie exceptionnelles dans la presse.

LE SITE INTERNET

Depuis la mise en ligne en décembre 2016, le succès du nouveau site de l'OTIF ne se dément pas. Au total, plus de 500 mises à jour ont été effectuées. Le principe d'action est le temps court. Ainsi, 95 % des demandes de mise en ligne ou de mise à jour sont traitées le jour même ou au plus tard dans les 10 heures qui suivent la demande. Le but est de satisfaire les utilisateurs du site, que ce soit concernant l'actualité ou pour l'accès aux documents de travail.

En 2017, nous comptons 2 025 utilisateurs par mois : 1160 utilisateurs par mois pour le site en anglais, 500 utilisateurs par mois pour le site en allemand, 365 utilisateurs par mois pour le site en français.

20 % des utilisateurs sont des « habitués » et 80 % sont des nouveaux visiteurs, un excellent résultat qui vient confirmer la hausse de visibilité de l'Organisation, notamment dans les moteurs de recherche.

Après la page d'accueil, sur les trois sites, le top 3 des pages consultées est : 1 - « RID 2017 » ; 2 - « Marchandises dangereuses » ; 3 - « COTIF 1999 ». En moyenne 11 127 pages ont été consultées chaque mois de l'année 2017 (les visites répétées par un internaute utilisateur sont prises en compte).



Sarah PUJOL
Responsable de la
communication

OBJECTIF 12

Développer un plan de communication
global

OBJECTIF 11

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

NOUVEAUTÉS : LA BROCHURE, LES LIGNES DIRECTRICES

Comme prévu dans le programme de travail 2016-2017, l'Organisation s'est dotée d'une brochure dont la vocation première est de faire connaître l'OTIF et la COTIF : une présentation générale qui affirme une identité forte, héritée du passé et tournée vers l'avenir.

La COTIF comporte un aspect pratique, opérationnel, elle permet et facilite le transport international. Pour le grand public notamment, un des outils pratiques du voyage international est le titre de transport, le fameux billet. Comme une invitation au voyage, le département de la communication a proposé une brochure qui se présente sous forme d'un carnet de plusieurs billets reprenant certains éléments définis dans le Guide des titres de transport ferroviaires internationaux du CIT.

La brochure a été conçue légère, très facilement transportable et maniable. Elle a rencontré un certain succès. À la fois sujet et objet ferroviaire, ce nouveau support de communication a rempli sa mission d'interpeller, d'attirer le regard et de faire connaître l'OTIF et la COTIF.

Enfin, en étroite collaboration avec le département juridique, le département de la communication a travaillé sur la mise en page des « Lignes directrices sur les actes de traité au titre de la COTIF », optant pour un format original et imprimé. L'objectif de communication était de valoriser le travail des experts juridiques de l'OTIF. Ce document a été envoyé et diffusé à l'ensemble des États membres de l'OTIF.

POINT D'ÉTAPE

CE QUI A ÉTÉ FAIT

19 communiqués de presse

Nouvelle brochure

Plus de 500 mises à jour

Repérage de vidéos et de potentiels prestataires externes

Juin 2017 : Nouvelle procédure de recrutement

Septembre 2017 : Séminaire des cadres sur la stratégie de l'OTIF

Décembre 2017 : Signature d'un accord entre le TACE et l'OTIF

Décembre 2017 : Audit du système de contrôle financier interne

Tout au long de 2017 : Externalisation de la comptabilité

CE QUI A CHANGÉ

Davantage de communiqués relayés dans la presse

Facilitation de la promotion de l'OTIF

Mise en place de Google Analytics avec 3 tableaux de bord, un pour chaque version linguistique

Politique de recrutement effective

Programme de travail 2018-2019

Nouvelle procédure de règlement des litiges de personnel

CE QUI EST PRÉVU

1^{er} semestre : Impression de tous les communiqués de presse depuis leur création

Actualisation et réédition de la brochure

Toute l'année : Amélioration du site internet

2^e semestre : Création d'une vidéo (concept en interne, réalisation externalisée)

Début 2018 : Rapport PwC

Éditeur :

OTIF - Organisation
intergouvernementale pour les
transports internationaux
ferroviaires

Concept et maquette :
Sarah Pujol,
Valerio Compagnone

Rédaction:
Secrétariat de l'OTIF

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