

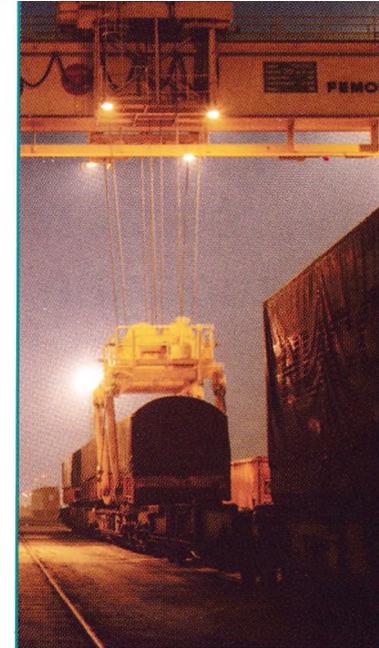
# Une révision rapide est engagée

Lors de la troisième assemblée générale de l'OTIF (lire l'encadré) qui s'est tenue en novembre 1995 à Berne, les membres ont mandaté leur secrétariat pour accélérer la révision des règlements ferroviaires internationaux. Au printemps de l'année prochaine, un projet de nouveau cadre juridique sera soumis à une assemblée générale extraordinaire. Les Belges jouent un rôle particulièrement actif en cette période cruciale.

Sous l'impulsion de l'Union européenne, le trafic ferroviaire est confronté à de nouvelles exigences. Le changement le plus radical est la disparition imminente des monopoles d'Etat et des accords réciproques traditionnels qui en découlent. Cette évolution se concrétise par la séparation des domaines infrastructure et exploitation, et par l'introduction de la concurrence au sein même du secteur (entre les entreprises ferroviaires existantes et entre les sociétés nationales et les entreprises privées).

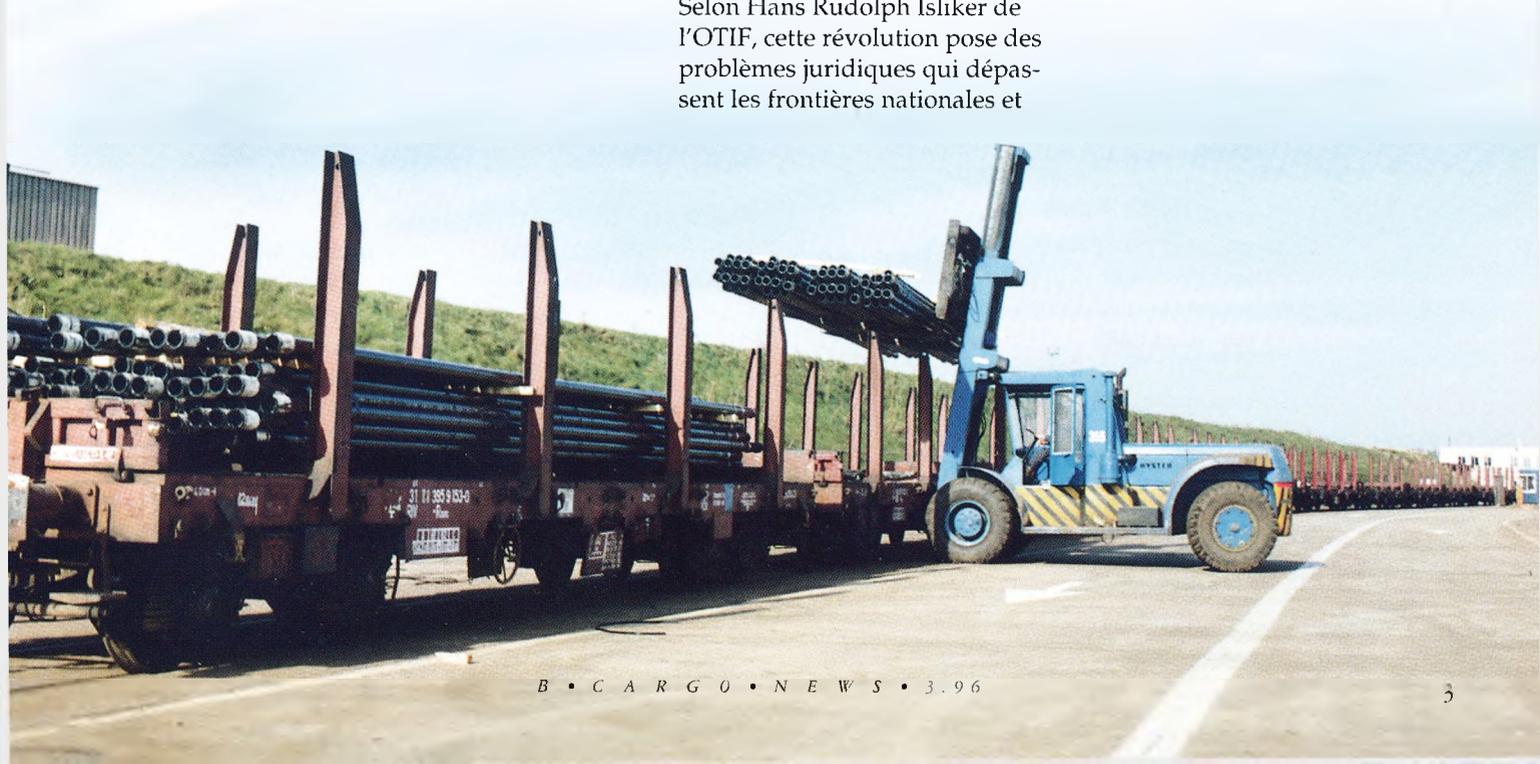
## Au-delà des frontières

Selon Hans Rudolph Isliker de l'OTIF, cette révolution pose des problèmes juridiques qui dépassent les frontières nationales et



rendent nécessaire une révision rapide de la COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires). L'assemblée générale de l'OTIF ne s'est pas fait prier pour adopter la proposition belge comme base de la révision.

José Compère, du département Marchandises de la SNCB, a présenté à Berne la proposition du gouvernement belge, dont il est l'un des pères spirituels. Comme il l'explique, c'est bien le rôle de l'OTIF de reconstruire les structures juridiques et commerciales du transport ferroviaire après le changement radical inspiré par l'Union européenne. ▶

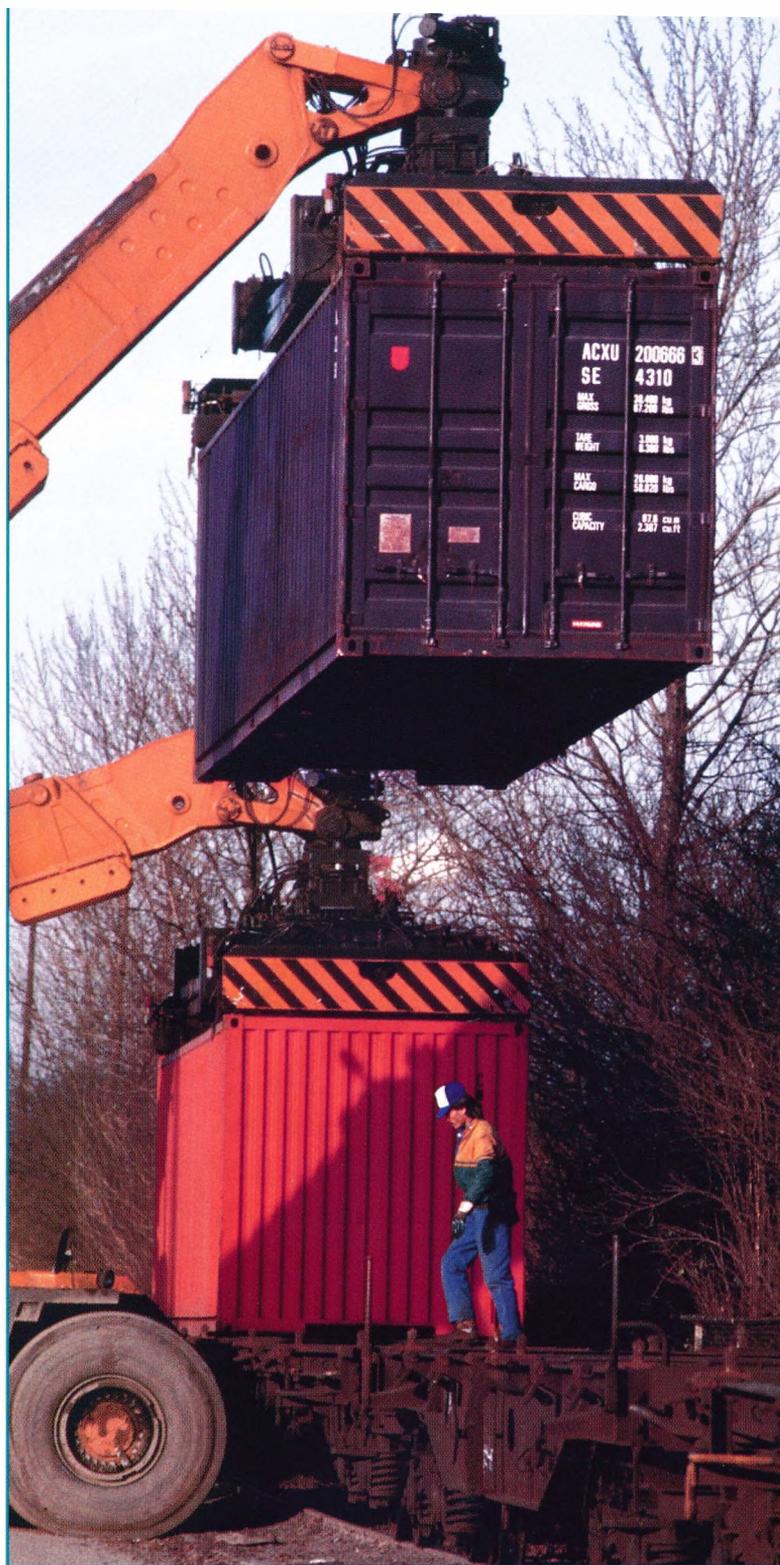


# une révision rapide est engagée

“Aucune entreprise ferroviaire ne pourra plus disposer en exclusivité de son propre réseau national, souligne José Compère. Il n’est plus possible de se partager le marché (la Commission européenne y voyait une atteinte aux règles de concurrence). Cela signifie aussi que les règlements actuels CIM et CIV (notre encadré) sont périmés.”

## Extension du champ de compétence

La proposition belge part du principe qu’il faut trois éléments pour effectuer un transport: une infrastructure, du matériel roulant et des marchandises ou des voyageurs. Les nouvelles règles et lois doivent se concentrer sur ces trois éléments. La différence avec la situation précédente est qu’à l’époque, seules les relations avec les clients étaient réglementées par l’OTIF, sous la forme de contrats de transport. La collaboration entre les réseaux - ce qu’on pouvait appeler la grande famille du rail - formait la base de tout accord. Tous les autres aspects étaient réglés par l’Union internationale des chemins de fer (UIC). Mais une chose fondamentale a changé aujourd’hui: les différentes entreprises ferroviaires sont considérées comme des concurrentes et non plus comme des sociétés soeurs (dont les disputes ne débouchaient jamais sur la rupture totale). “L’OTIF devra donc élargir son champ de compétence, souligne José Compère. Elle devra même reprendre une partie du travail de l’UIC. Ainsi, elle s’occupera notamment des normes techniques.”



## La collaboration volontaire est essentielle

L’idée centrale de la proposition belge: il faut édicter le moins possible de règles contraignantes pour laisser les parties en cause bénéficier d’une liberté juridique maximale. Ainsi, malgré la concurrence, la collaboration sur une base volontaire doit rester permise. Une condition essentielle pour

rendre possible la concurrence est la définition d’une structure juridique qui ne rend plus obligatoire la co-exploitation (en vertu de laquelle chaque réseau prend les trains internationaux en charge dès qu’ils arrivent sur son territoire). Techniquement, cela ne pose plus aucun problème dans la plupart des cas. Comment, dans ce contexte, la coopération est-elle encore envi-



sageable ? Au sein du nouveau cadre juridique, une entreprise ferroviaire peut intervenir comme transporteur principal et conclure un contrat avec un client. A son tour, elle signe des accords subordonnés avec d'autres entreprises ferroviaires pour pouvoir mener le transport international de bout en bout. Et c'est le transporteur principal qui assume la responsabilité et

les risques commerciaux. Une collaboration volontaire au bénéfice d'un transport efficace (et donc pour une meilleure satisfaction de la clientèle): c'est le message pour l'avenir. Les Belges ont donné l'impulsion. A l'OTIF de réussir la mutation au début de 1997 à Athènes.

## COTIF:

### *plus d'un siècle d'efforts pour un cadre uni-forme*

Dans une certaine mesure, les différences de législations nationales ont toujours entravé les relations ferroviaires internationales. Il y a plus d'un siècle déjà, en 1893, de gros efforts avaient été consentis pour mettre en place un cadre juridique uniforme pour le transport ferroviaire. C'est alors que fut conclue la "Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemins de fer" (CIM).

En 1928, une nouvelle convention vit le jour, à propos du transport de voyageurs (CIV).

Plusieurs textes complémentaires règlent des matières spécifiques, notamment le RID pour le transport des marchandises dangereuses.

Les deux conventions ont été régulièrement complétées, améliorées et renouvelées pour s'adapter aux nouveaux développements et aux nouveaux besoins. En 1980, elles ont fini par être regroupées dans la COTIF, la "Convention relative aux transports internationaux ferroviaires".

La COTIF représente essentiellement un compromis entre les différentes législations nationales. Elle rend possible le transport direct de voyageurs, de bagages et de fret, avec un seul titre de transport et dans le cadre d'une réglementation uniforme.

Avec cette convention sont apparus aussi "l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires" (OTIF) et son secrétariat permanent, "l'Office central des transports internationaux ferroviaires" (OCTI).

Le champ de compétence de la COTIF comprend 37 Etats et environ 240.000 km de voies ferrées.