

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**Groupe de travail RU CUV
Arbeitsgruppe ER CUV
Working group CUV UR**

**CUV 2
Document de séance
24.01.2014**

Original : EN

2^e session

Document de réflexion :

Ouvrer en faveur de la sécurité juridique pour l'échange de véhicules

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

Document de réflexion : Œuvrer en faveur de la sécurité juridique pour l'échange de véhicules

Introduction

Pour que les voitures de voyageurs puissent être échangées entre les entreprises de transport ferroviaire en trafic international, des interfaces entre véhicules harmonisées ou compatibles sont nécessaires. C'est ce que visait l'Accord sur l'échange et l'emploi des voitures en trafic international (RIC – *Regolamento Internazionale delle Carrozze*), accord technique et commercial entre les entreprises de transport ferroviaire, depuis son instauration en 1922.

Aujourd'hui, l'utilisation de nouveaux véhicules en trafic international repose sur l'admission¹ du véhicule par la ou les autorités compétentes, et, en second lieu, sur les accords techniques et commerciaux entre les entreprises de transport ferroviaire et les détenteurs.

Pour être admis au trafic international, un véhicule doit donc satisfaire aux prescriptions juridiques applicables en vertu des ATMF (à savoir les PTU, les spécifications nationales notifiées, etc.). Ces prescriptions sont essentiellement fonctionnelles et ne couvrent pas les détails techniques des interfaces entre véhicules. Cela signifie qu'une voiture de voyageurs satisfaisant à toutes les prescriptions juridiques ne dispose pas forcément des interfaces la rendant apte à l'échange en trafic international.

Cela signifie également que pour l'échange de voitures en trafic international, les entreprises de transport ferroviaire et les détenteurs de voitures doivent convenir d'interfaces techniques, en plus des prescriptions juridiques.

À plusieurs reprises, le secteur ferroviaire, représenté par la CER, a dit vouloir inclure une annexe technique fondée sur le RIC dans la PTU (et la STI), dont l'application serait volontaire. Pour autant, en cas d'application de cette dernière, l'inclusion de la spécification dans une annexe technique impliquerait un contrôle indépendant par un organisme d'évaluation / un organisme notifié. La conformité à cette annexe spécifique serait ainsi garantie au même titre que la conformité à la PTU. Une entreprise de transport ferroviaire recevant une voiture d'une autre entreprise de transport ferroviaire pourrait par exemple être sûre que les tampons sont à la hauteur appropriée et que le signal de frein est correctement transmis.

Une solution comparable a été retenue dans l'annexe C de la PTU wagon. Cependant, le RIC ayant une précision technique inférieure, l'OTIF est d'avis qu'une solution s'appuyant sur des instruments contractuels propres au secteur – sur le modèle du CUU – pourrait être envisageable. Ce document de réflexion a d'ailleurs une portée plus large que la question des interfaces intervéhicules des voitures et pourrait également servir de support à la définition d'autres normes techniques contribuant à l'activité des entreprises ferroviaires.

¹ Nommée « autorisation » au sein de l'UE

Réflexion du Secrétariat sur un marquage technique

Afin de fournir la sécurité juridique requise par le secteur, les CUV pourraient être utilisées pour déterminer les conditions à remplir avant qu'un marquage faisant référence à des caractéristiques techniques spécifiques ne puisse être inscrit sur le véhicule. De cette façon, le contrat concernant l'utilisation d'un véhicule certifierait qu'un véhicule satisfait aux exigences techniques spécifiques qui sont par exemple nécessaires à son intégration en sécurité dans un train et à son exploitation conforme.

La solution pourrait passer par un amendement à l'article 3 des CUV, comme suit :

Article 3

Signes et inscriptions sur les véhicules

§ 1 Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, **le détenteur qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule**, doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule :

- a) l'indication du détenteur ;
- b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé ;
- c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache ;
- d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 1 bis Si un véhicule satisfaisant aux critères d'admission présente des caractéristiques techniques particulières, le détenteur qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie ce véhicule, peut y apposer un marquage afin d'indiquer qu'il est conforme à ces caractéristiques techniques, à condition que :

- a) Les caractéristiques techniques et le marquage y afférent sont identifiés dans un accord entre deux entreprises de transport ferroviaire et/ou détenteurs ou davantage.**
- b) Le contrat visé à l'article premier doit soit comporter, soit faire précisément référence à l'accord visé à la lettre a).**

§ 2 Les signes et les inscriptions prévus au § 1 **et au § 1 bis** peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

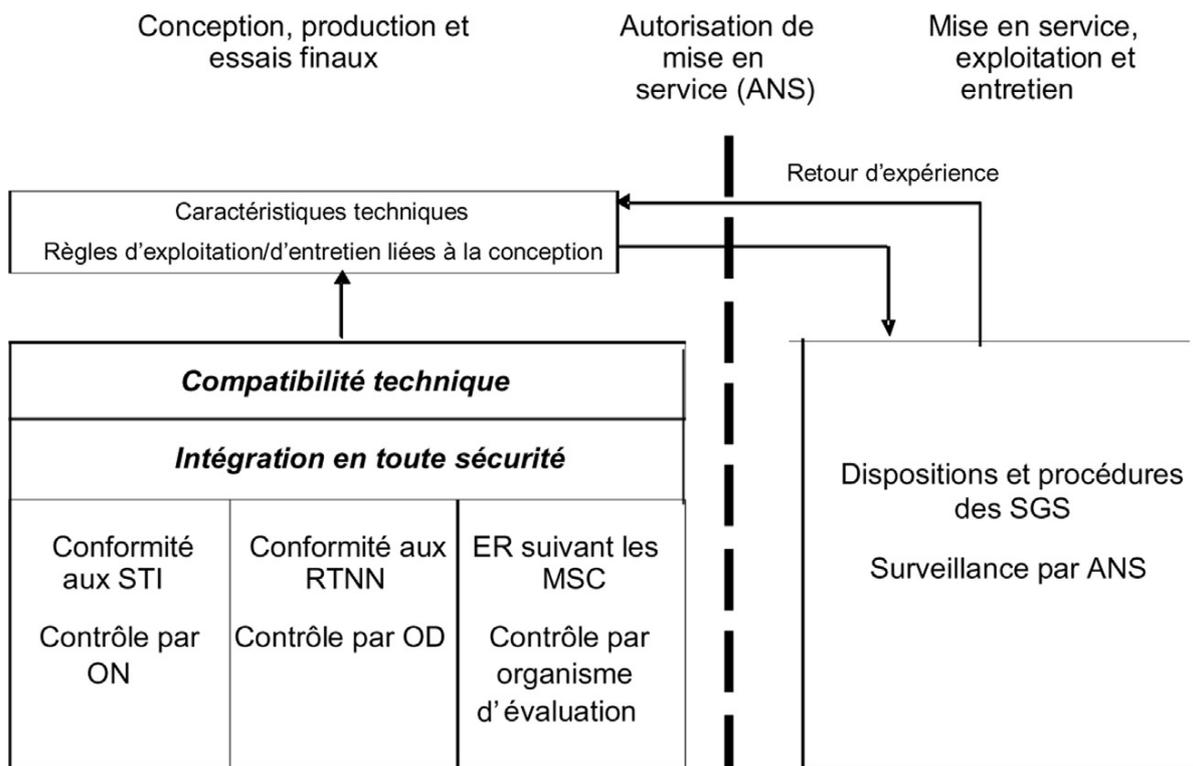
Explications :

Les caractéristiques techniques visées au § 1 *bis* peuvent compléter les exigences pour l'admission mais pas les contredire. Selon leur nature, elles seront également évaluées au cours de la procédure d'admission afin d'apprécier si la solution technique est conforme aux prescriptions des ATMF et de garantir une intégration en sécurité.

Les caractéristiques techniques visées au § 1 *bis*, y compris les guides d'exploitation et de maintenance, devront ainsi être décrites dans le dossier technique, conformément aux dispositions de la PTU GEN-C.

Étant donné que le détenteur est également chargé de conserver les documents relatifs à l'admission, il doit connaître les caractéristiques techniques du véhicule et s'assurer que l'ECE² attribuée peut correctement entretenir le véhicule. Le bon état de fonctionnement nominal devrait être garanti par une maintenance correcte par l'ECE et par une exploitation correcte par l'EF. Cela repose sur une connaissance partagée du dossier technique et par les échanges d'information prévus à cet effet dans les ATMF.

Appliquée au diagramme ci-dessous (extrait de la recommandation 2011/217/UE de la Commission européenne), la proposition impliquerait que les caractéristiques techniques particulières faisant l'objet du marquage défini dans le présent document soient décrites précisément dans le dossier technique et servent à l'entreprise de transport ferroviaire pour exploiter le véhicule, et à l'ECE pour l'entretenir.



² Entité chargée de l'entretien, selon l'annexe A aux ATMF.

La proposition du Secrétariat n'est pas limitée au RIC mais autorise d'autres marquages. Les acteurs ferroviaires devraient détailler les caractéristiques techniques liées à ces marquages de façon à adapter les véhicules à leurs besoins opérationnels. Le contrat d'utilisation du véhicule devrait clairement indiquer quelles spécifications sont satisfaites.

Par exemple, le contrat pourrait faire référence aux spécifications du RIC, au CUU ou à toute autre source légalement identifiable. En l'absence d'une telle source, le contrat pourrait lui-même stipuler les détails techniques. Evidemment, ces stipulations ne doivent pas contredire les spécifications harmonisées de la PTU/STI.