



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

**Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts**

TECH-18009-CTE11-4.1

11.04.2018

Original : EN

11^E SESSION

Rapport du groupe de travail permanent WG TECH
de la Commission d'experts techniques

32^e, 33^e et 34^e sessions

1. TACHES DU WG TECH APRES LA 10^E SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES (JUIN 2017)

À sa 10^e session des 13 et 14 juin 2017, la Commission d'experts techniques (CTE) a examiné et approuvé le document intitulé « Programme de travail 2017- 2018 de la Commission d'experts techniques et de son groupe de travail permanent ». Conformément aux conclusions des discussions, le département de l'interopérabilité technique du Secrétariat de l'OTIF a axé ses activités sur les priorités suivantes :

Travailler dans un cadre de coordination avec la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG Mobilité et transports) et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer pour permettre à l'OTIF d'influencer les évolutions d'intérêt commun lancées au sein de l'UE. Il faut mentionner ici qu'en plus des registres communs OTIF-UE pour les MDV et ECE, un registre commun de l'OTIF et de l'Agence sur les organismes d'évaluation de la MSC a été créé (circulaire TECH-17047 aux États parties de l'OTIF non membres de l'UE, datée du 10 janvier 2018).

Établir une feuille de route générale pour l'évolution de la réglementation sur l'interopérabilité technique, le département de l'interopérabilité technique de l'OTIF centrant ses activités autour des priorités suivantes :

- la préparation de modifications aux APTU et ATMF afin de garantir, s'il y a lieu, la compatibilité continue des dispositions avec le **quatrième paquet ferroviaire de l'UE** (les décisions sur ces modifications sont du ressort de la Commission de révision) ;
- la rédaction d'un avant-projet de nouvel appendice H à la COTIF sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, en vue de **faciliter l'interopérabilité** ;
- la facilitation de l'échange de véhicules (de voyageurs) en trafic international, pour laquelle il faudra garantir la disponibilité sur le plan international d'une série d'**exigences intervéhicules harmonisées pour les voitures de voyageurs**.

Réviser et modifier les règles existantes sur lesquelles travaille actuellement l'Agence de l'UE pour les chemins de fer avec de possibles répercussions sur l'équivalence avec la COTIF :

- la possible extension du champ d'application des règles ECE¹ afin de couvrir non seulement la certification des ECE pour les wagons, mais aussi pour les autres types de véhicules ;
- les modifications à la STI Wagons (en particulier la clôture des points ouverts) ;
- les modifications à la STI LOC&PAS (en particulier la clôture des points ouverts et l'autorisation unique pour certains types de véhicules) ;
- l'établissement du registre européen des véhicules (répercussions sur les spécifications du registre national des véhicules applicables au sein de l'OTIF) ;
- la mise au point d'une procédure de contrôle par l'Agence des performances des organismes notifiés (déterminer si et comment ces évolutions devraient être reflétées dans les dispositions de la COTIF ou les pratiques recommandées aux autorités des États parties de l'OTIF non membres de l'UE).

Veiller à l'application des dispositions techniques. Le Secrétariat aide les États de l'OTIF non membres de l'UE à mettre correctement en œuvre les dispositions techniques en publiant des documents explicatifs, en diffusant des informations et en dispensant des formations.

¹ « ECE » est l'abréviation de « entité chargée de l'entretien ». Les dispositions concernant la certification des ECE des wagons de marchandises sont énoncées dans l'annexe A aux ATMF du côté de l'OTIF et dans le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission européenne du côté de l'UE.

Intensifier la coordination interdisciplinaire pour s'assurer qu'il n'y pas d'incohérence entre le RID et les APTU et ATMF.

2. ACTIVITES DU WG TECH APRES LA 10^E SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES

Le groupe de travail permanent WG TECH s'est réuni à trois reprises :

- 32^e session, les 12 et 13 septembre 2017 à Bruxelles ;
- 33^e session, les 5 et 6 décembre 2017 à Berne ;
- 34^e session, les 6 et 7 février 2018 à Belgrade².

Des délégués des sept États membres suivants ont participé aux réunions : Allemagne, Bosnie-et-Herzégovine, France, Italie, Roumanie, Serbie et Suisse.

La DG Mobilité et transports de la Commission européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'OSJD et le CCG, ainsi que la CER, NB-Rail, l'UIC, l'UIP et l'UNIFE, organisations internationales non gouvernementales, y étaient également représentés.

3. DOCUMENT PREPARE POUR ADOPTION PAR LA CTE

LA PTU GEN-B

(Discussion aux 32^e, 33^e et 34^e réunions)

Comme suite aux discussions du WG TECH 31 sur les raisons des différences entre les dispositions de la COTIF et de l'UE dans la PTU GEN-A (Exigences essentielles) et en relation avec la demande de la CTE 10 d'analyser si la définition du sous-système « Infrastructure » de la PTU GEN-B (Sous-systèmes) devrait explicitement inclure les ponts comme un de ses éléments, le Secrétariat de l'OTIF a procédé à ladite analyse ([TECH-17036](#), en anglais) et l'a présentée pour discussion au WG TECH 32. Celle-ci a révélé qu'au vu des buts et champs d'application différents de la COTIF et du droit de l'UE, l'infrastructure n'avait été incluse dans la COTIF que dans la mesure où les interfaces avec les véhicules étaient concernées. De plus, les APTU et PTU peuvent inclure l'infrastructure, les installations fixes et des prescriptions pour l'exploitation si elles sont nécessaires au trafic international. Ces règles contraignantes devraient cependant être limitées afin de faciliter le trafic international uniquement. Le WG TECH est convenu que la PTU GEN-A est correcte et complète et n'a pas besoin d'être modifiée. Pour la PTU GEN-B, il a proposé de simplifier le texte en supprimant la dernière phrase des points 2.1 et 2.2 :

- « 2.1 La COTIF inclut l'infrastructure **uniquement** en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules. ~~Pour cette raison, le sous-système « Infrastructure » inclut uniquement la voie courante et les appareils de voie.~~
- 2.2 La COTIF inclut le système « Énergie » **uniquement** en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules. ~~Pour cette raison, le sous-système « Énergie » inclut uniquement le matériel aérien (caténaires) et la qualité de l'énergie fournie. »~~

Le WG TECH 33 a discuté de la modification de la PTU GEN-B et également proposé l'inclusion de la modification rédactionnelle suivante :

- « 2.3 La COTIF inclut ~~ee le~~ système « Contrôle-commande et signalisation au sol » **uniquement** en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules.

² Le premier jour, des experts et représentants de pays participant au projet EUMedRail (du sud de la Méditerranée), des représentants du projet IAP et la représentation de l'UE à Belgrade ont assisté à la réunion du WG TECH.

Le WG TECH 34 est convenu que le projet de modification à la PTU GEN-B était prêt à être soumis à la CTE 11 pour adoption.

4. QUESTIONS DISCUTÉES PAR LE WG TECH

4.1. LE PROJET DE STRATEGIE POUR LA PRODUCTION DE DISPOSITIONS RELATIVES A L'INFRASTRUCTURE

(Discussion aux 33^e et 34^e réunions)

Le WG TECH 32 a discuté de la possible préparation de dispositions sur l'infrastructure dont il est convenu de lancer la production. Il a prié le Secrétariat de l'OTIF de préparer un projet de stratégie sur les principes de mise au point d'une PTU Infrastructure ainsi qu'un calendrier.

Le projet de document de stratégie a été discuté pendant le WG TECH 33. La stratégie note que la COTIF fournit une base juridique pour l'introduction d'exigences pour l'infrastructure, mais seulement pour les interfaces avec les véhicules. Étant donné qu'il n'y a pas de solution universelle pour les spécifications d'infrastructure, la stratégie indique qu'une simple transposition des STI en PTU ne serait probablement pas la meilleure marche à suivre. Les STI constitueraient cependant un bon point de départ. Le WG TECH 33 a requis quelques modifications au document et noté que la production d'exigences pour l'infrastructure, même si elle est importante, n'est pas urgente.

Le WG TECH 34 est convenu de modifications supplémentaires, en particulier de la suppression de la collecte et du catalogage des données et de la mise à jour de la liste des objectifs. Il a également noté qu'il ne serait pas convenu de nouvelles activités avant la publication (probablement au cours de l'année 2018) de la liste des paramètres de compatibilité des itinéraires de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, dont l'exhaustivité sera contrôlée et qui sera complétée si nécessaire d'autres paramètres (non UE). Le WG TECH commencera alors à préparer les dispositions sur l'infrastructure de la COTIF en s'appuyant sur les STI. Au sujet de la question initiale de savoir si les dispositions pour l'infrastructure devaient être contraignantes ou non contraignantes, le WG TECH 34 a noté que des dispositions contraignantes seraient plus utiles, mais que leur base légale dans la COTIF était incertaine.

La CTE est priée d'approuver le champ d'application proposé et les objectifs des exigences pour l'infrastructure tels qu'ils sont énoncés dans la stratégie ainsi que de charger le WG TECH de préparer des propositions de dispositions adaptées et réalisables pour l'infrastructure.

4.2. LA FAISABILITE DE LA MISE AU POINT DE REGISTRES POUR LE CONTROLE DE LA COMPATIBILITE ENTRE TRAINS ET INFRASTRUCTURE

[LE REGISTRE DE L'INFRASTRUCTURE (RINF)]

(Discussion aux 32^e, 33^e et 34^e réunions)

Lorsqu'un véhicule va être utilisé à l'international, les ATMF prescrivent que les EF doivent contrôler sa compatibilité avec l'infrastructure sur son itinéraire. La procédure pour les contrôles de compatibilité n'est pas réglementée dans la COTIF et chaque État est censé disposer de ses propres règles, procédures et si nécessaire registres pour le contrôle de la compatibilité entre véhicules et infrastructure. Cela pourrait changer avec l'introduction du nouvel appendice H à la COTIF, puisqu'un registre de l'infrastructure deviendrait alors utile voire nécessaire.

Le WG TECH 32 a indiqué qu'il était nécessaire d'examiner plus en détail la possible introduction du registre européen de l'infrastructure (RINF) au sein de l'OTIF, en particulier en vue de possibles évolutions concernant l'appendice H. Le Secrétariat de l'OTIF a été prié de préparer un document sur la faisabilité de la mise au point d'un registre de l'infrastructure, en coopération avec l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.

Le WG TECH 33 a examiné le document sur la faisabilité de la mise au point de paramètres, procédures et registres pour le contrôle de la compatibilité entre trains et infrastructure. Il est convenu qu'il peut être préférable de mettre au point des registres aidant les entreprises ferroviaires à contrôler la compatibilité entre les véhicules et l'infrastructure, en particulier un registre de l'infrastructure. De tels registres devraient toutefois être établis progressivement et avec soin et la plupart des délégués sont convenus qu'il n'y en avait pas un besoin urgent. Il a également été noté qu'il fallait réfléchir à l'architecture d'un registre de l'OTIF et déterminer s'il devrait être centralisé ou hébergé localement.

Le WG TECH 34 a noté que cette question était liée aux discussions sur les exigences pour l'infrastructure et que la CTE 11 devrait approuver les objectifs proposés et charger le WG TECH de suivre de près la mise au point de ces paramètres de compatibilité au sein de l'UE en 2018, lesquels devraient ensuite être contrôlés par les États de l'OTIF non membres de l'UE pour voir si des paramètres supplémentaires seraient nécessaires.

4.3. LE PROJET DE DOCUMENT EXPLICATIF CONCERNANT LA PROCEDURE DE MODIFICATION URGENTE DES PTU

(Discussion aux 32^e et 33^e réunions)

À sa 10^e session, la CTE a brièvement discuté des possibilités pour modifier en urgence les PTU si des lacunes ou erreurs touchant la sécurité étaient découvertes. Le Secrétariat de l'OTIF a procédé à une analyse et présenté le document [TECH-17038](#) (en anglais) au WG TECH 32 qui en a discuté et l'a modifié en y ajoutant les conditions d'organisation d'une session extraordinaire de la CTE de sorte que toute la procédure soit résumée dans le même document. Le WG TECH 33 a examiné le document modifié ([TECH-17038 version 2](#)) et décidé de le soumettre à la CTE 11 comme document explicatif sur les APTU pour qu'il soit publié sur le site Internet de l'OTIF.

4.4. LA MISE EN ŒUVRE DE LA PTU ATF DANS LES ÉTATS PARTIES DE L'OTIF NON MEMBRES DE L'UE

(Discussion à la 32^e réunion)

Sur la base du mandat donné par la CTE 10, le Secrétariat de l'OTIF a préparé un document ([TECH-17020](#), en anglais) pour aider les États parties à mettre en œuvre la nouvelle PTU concernant les applications télématiques au service du fret (ATF), qui expliquait notamment :

- la création du fichier de référence de l'entreprise, c'est-à-dire la procédure d'attribution des codes d'entreprise,
- les tâches des différents acteurs,
- la désignation du point de contact national,
- la représentation des États parties de l'OTIF non membres de l'UE et leur implication dans les travaux des instances pertinentes et dans la mise au point d'exigences pour les ATF.

Le WG TECH a noté que le document fournissait des informations utiles aux États parties de l'OTIF non membres de l'UE. Toutefois, des discussions sont toujours en cours au sein de l'UE au sujet de la modification du point 2.2 de la STI ATF. Lorsqu'une décision aura été prise, le document devra être mis à jour en conséquence et publié comme document explicatif sur la PTU ATF.

4.5. L'EVOLUTION DES REGLES D'ADMISSION DES VEHICULES

Le WG TECH 32 a examiné certains des concepts juridiques repris du droit de l'UE dans la COTIF. La question était de savoir si en dehors de l'harmonisation avec le droit de l'UE, ces concepts avaient un sens dans la COTIF ou s'ils ajoutaient une complexité supplémentaire et pouvaient être omis.

Les concepts analysés étaient la certification et les déclarations des CI et sous-systèmes.

Les discussions se sont poursuivies au WG TECH 33.

Ensuite, le Secrétariat de l'OTIF a examiné les possibilités pour simplifier les dispositions et procédures pour l'admission des véhicules et publié ses conclusions dans un nouveau document incluant des objectifs généraux et des propositions détaillées. Le WG TECH 34 n'a pas révisé les propositions détaillées mais décidé qu'il faudrait d'abord convenir des objectifs généraux avant d'affiner les propositions. Le Secrétariat a été prié de modifier le document en ce sens et de le présenter à la CTE.

4.6. LE TABLEAU DE CORRESPONDANCE DE LA TERMINOLOGIE DE L'UE ET DE L'OTIF

Présenté pour la première fois au WG TECH 32, le tableau est une idée introduite par la Commission européenne lors de l'analyse des répercussions du quatrième paquet ferroviaire sur la COTIF (WG TECH 30, 16-17 novembre 2016). L'objectif de ce tableau est d'aider ceux qui travaillent avec la COTIF et le droit de l'UE dans le domaine de l'admission des véhicules et de la maintenance. Il liste différents termes et leur signification, en tenant compte des différentes formulations pertinentes pour les exigences techniques concernant le matériel roulant qui s'appliquent au sein de l'OTIF et de l'UE. Le WG TECH a accueilli favorablement le document et noté que le tableau serait régulièrement mis à jour comme document de travail du WG TECH.

4.7. LE TABLEAU D'EQUIVALENCE UE-OTIF

Le WG TECH a tenu le tableau d'équivalence à jour et souligné son importance pour le secteur ferroviaire et comme outil permettant de vérifier l'équivalence entre les réglementations de l'OTIF et de l'UE.

4.8. LE PROJET D'ORDRE DU JOUR POUR LA 11^E SESSION DE LA CTE

Le WG TECH a examiné et approuvé le projet d'ordre du jour pour la CTE 11 proposé par le Secrétariat de l'OTIF.

5. PRESENTATIONS FAITES PAR LES ÉTATS MEMBRES ET ORGANISATIONS AUX REUNIONS DU WG TECH

5.1. ÉVOLUTIONS DE LA REGLEMENTATION DE L'UE QUI PEUVENT AVOIR DES REPERCUSSIONS SUR L'EQUIVALENCE AVEC LA COTIF ET DISCUSSIONS SUR LES PROCHAINES ETAPES

5.1.1. VUE D'ENSEMBLE

(Discussion aux 32^e et 33^e réunions)

La Commission européenne a présenté son rapport d'avancement sur l'état de mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire de l'UE. Les sujets suivants avaient été et allaient être discutés et votés au sein de l'UE dans le cadre des réunions du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) : STI Énergie, STI LOC&PAS et STI ATF (pour discussion au RISC 81 en janvier 2018), puis STI ATF et ATV [modification de la procédure], STI PMR et registre européen des véhicules (au RISC 82 en juin 2018), STI Bruit [pour les wagons existants] et RINF (au RISC 83 en novembre 2018), STI LOC&PAS, STI Wagons, STI CCS, STI Exploitation et STI Infrastructure [liens avec matériel roulant] (au RISC 84 en janvier 2019) et enfin STI PMR, STI STF et STI Bruit (au RISC 85 en avril 2019).

5.1.2. L'AUTORISATION DES VEHICULES DANS LE QUATRIEME PAQUET FERROVIAIRE

(Discussion aux 33^e et 34^e réunions)

La Commission européenne a informé le WG TECH qu'à la 80^e réunion du RISC, les États membres de l'UE avaient voté en faveur du projet de règlement d'exécution concernant les modalités pratiques de la procédure d'autorisation des véhicules³. L'Agence de l'UE pour les chemins de fer a de plus expliqué qu'elle nommerait des gestionnaires de projets pour les cas d'autorisation des véhicules afin de piloter la procédure d'autorisation en son sein.

Le nouveau régime d'autorisation des véhicules et le certificat de sécurité unique s'appliqueront au sein de l'UE à compter du 16 juin 2019.

5.1.3. LA NOTE EXPLICATIVE SUR LE CONCEPT DE « DOMAINE D'UTILISATION » DANS LE CONTEXTE DU QUATRIEME PAQUET FERROVIAIRE

(Discussion aux 33^e et 34^e réunions)

Le WG TECH a noté que le terme « domaine d'utilisation » avait été introduit dans les propositions de modifications aux ATMF soumises pour adoption à la 26^e session de la Commission de révision. Les discussions qui se déroulent au sein de l'UE n'affecteront pas l'équivalence entre le droit de l'UE et ces propositions de modifications aux ATMF.

L'Agence de l'UE pour les chemins de fer a présenté au WG TECH 34 sa position commune sur le « domaine d'utilisation », c'est-à-dire que ce concept couvre à la fois une composante technique et une géographique : technique dans le sens où il renvoie aux réseaux et qu'un réseau est défini par un ensemble de règles communes (et non par des caractéristiques techniques détaillées) et géographique dans le sens où un réseau est situé dans un ou plusieurs États.

5.2. ACTIVITES ET REALISATIONS DE L'AGENCE EN LIEN AVEC LES ACTIVITES DE L'OTIF

5.2.1. LA POLITIQUE DE REDUCTION DU BRUIT

(Discussion à la 32^e réunion)

Comme suite à la demande de la Commission européenne de réviser la STI Bruit pour étendre son application aux wagons existants, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer a chargé un groupe de travail d'examiner la faisabilité de l'application de la STI Bruit aux wagons existants. Celui-ci a conclu ses travaux en mai 2017 et a été suivi par deux ateliers ad hoc consacrés au bruit. La première réunion du groupe de travail rédigeant concrètement des propositions pour la révision de la STI Bruit a eu lieu le 18 octobre 2017.

Le Secrétariat de l'OTIF a informé le WG TECH 34 du document de position qu'il entendait publier dans le cadre de la consultation de l'Agence sur la révision de la STI Bruit.

5.2.2. LES REGISTRES DE VEHICULES

(Discussion aux 32^e et 33^e réunions)

L'Agence de l'UE pour les chemins de fer a informé le WG TECH des conclusions pertinentes de son projet sur la rationalisation des registres liés aux véhicules. Elle avait constitué un groupe de travail spécifique pour rédiger sa recommandation sur le registre européen des véhicules. Le WG TECH a été informé des quatre groupes de fonctions couverts par le registre européen :

- recherche et consultation des données,

³ http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm?do=search.documentdetail&Dos_ID=15207&DS_ID=53819&Version=2&CLX=fr

- création et gestion des utilisateurs,
- gestion des données de référence,
- application, enregistrement et stockage des données.

Ce dernier groupe peut être centralisé ou décentralisé et les registres nationaux de véhicules (RNV) des États parties de l'OTIF non membres de l'UE devraient être connectés au premier groupe.

Ces travaux sont liés aux spécifications de la COTIF pour le registre national des véhicules ([RNV 2015](#)). Le WG TECH 33 a noté que la décision 2007/756/CE sur le RNV serait remplacée par l'acte sur le registre européen des véhicules et abrogée au 16 juin 2021.

5.2.3. L'EXTENSION DU CHAMP D'APPLICATION DES REGLES POUR LES ECE

(Discussion aux 32^e et 33^e réunions)

L'Agence de l'UE pour les chemins de fer a informé le WG TECH 32 de l'état d'avancement de la révision du règlement ECE⁴. Après avoir reçu un mandat de la Commission européenne, l'Agence avait institué un groupe de travail pour cette révision. Entre autres tâches, le groupe de travail devait examiner la faisabilité d'une extension à tous les véhicules de la certification des ECE⁵ et de la certification des ateliers de maintenance. Compte tenu des répercussions de ces travaux sur l'équivalence avec l'annexe A aux ATMF, le WG TECH les a suivi de près.

L'Agence transmettra une recommandation à la Commission européenne pour mai 2018.

Le Secrétariat de l'OTIF a informé le WG TECH 34 du document de position qu'il entendait publier dans le cadre de la consultation de l'Agence sur la révision du règlement ECE.

5.2.4. LA REVISION DE LA STI LOC&PAS ET DE LA STI WAGONS

(Discussion aux 32^e et 34^e réunions)

L'Agence de l'UE pour les chemins de fer a fait un point de la situation et présenté les principaux éléments de la révision limitée des STI LOC&PAS et Wagons qui inclut l'ajout de certaines nouvelles dispositions conformément au quatrième paquet ferroviaire, dont notamment la définition des interfaces entre véhicules et itinéraires pertinentes pour les entreprises ferroviaires aux fins du contrôle de la compatibilité de l'itinéraire et la définition des modifications sur les véhicules existants qui doivent être considérées comme des réaménagements ou des renouvellements.

Le WG TECH 33 a été informé de légères modifications envisagées pour les STI LOC&PAS et Énergie au sujet de la mesure d'énergie.

5.2.5. L'ETAT D'AVANCEMENT ET L'UTILISATION DU REGISTRE DE L'INFRASTRUCTURE (RINF) AU SEIN DE L'UE

(Discussion à la 33^e réunion)

L'Agence de l'UE pour les chemins de fer a informé le WG TECH de l'état d'avancement du RINF au sein de l'UE, c'est-à-dire son objectif et ses principes. Le RINF est destiné à devenir une base de données centrale et à fournir des informations sur les principales caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire européenne. C'est aux États membres qu'il revient de veiller à l'exactitude des données du RINF. Le WG TECH a également été informé de la révision en cours du RINF par un groupe de travail de l'Agence dans le but de permettre à l'avenir les contrôles de compatibilité. L'Agence transmettra une recommandation à la Commission européenne en juin 2018.

Le WG TECH 33 a pris note des informations de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.

⁴ La procédure de certification des ECE pour les wagons de marchandises dans la COTIF est régie par l'annexe A aux ATMF qui, depuis le 1^{er} mai 2012, est pleinement équivalente au règlement n° 445/2011 de l'UE sur les ECE.

⁵ Une ECE doit être attribuée à tout véhicule utilisé internationalement (pas seulement les wagons de marchandises) dans le champ d'application de la COTIF. Actuellement, seules les ECE pour les wagons doivent être certifiées conformément aux règles ECE.

5.2.6. LE PROJET EUMEDRAIL

(Discussion à la 33^e réunion)

L'Agence de l'UE pour les chemins de fer a informé le WG TECH des activités et de l'organisation du projet EUMedRail fondé par la Commission européenne qui lui en a confié la mise en œuvre. L'Agence s'est concentrée sur l'assistance technique aux chemins de fer en vue de promouvoir l'harmonisation des réglementations ferroviaires aux fins de la création d'un système de transport efficace, sécurisé et intégré au sud de la Méditerranée.

Le WG TECH a pris note de ces informations.

Parallèlement au WG TECH 34, l'Agence a organisé les 6 et 7 février à Belgrade un atelier EUMedRail sur la législation ferroviaire internationale et plus particulièrement sur les appendices à la COTIF et leur utilité pratique pour la région du sud de la Méditerranée dans le but d'y faire connaître l'OTIF, d'améliorer la connaissance du droit ferroviaire et de faciliter le trafic (international) transfrontalier. Les participants à cet atelier ont également assisté à la première journée du WG TECH 34.
