



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-18010-CTE11-5**

**11.04.2018**

Original : EN

**11<sup>E</sup> SESSION**

---

Proposition de modification de la PTU GEN-B (Sous-systèmes)

## 1. INTRODUCTION

En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et des articles 6 et 8a des APTU, la Commission d'experts techniques (CTE) est compétente pour prendre des décisions sur l'adoption d'une PTU ou d'une disposition modifiant une PTU.

En vertu de l'article 8, § 8, des APTU, la CTE peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes, telles des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.

Les propositions sont présentées en annexe.

## 2. CONTEXTE ET FOND DE LA PROPOSITION

Les prescriptions techniques uniformes (PTU) sont adoptées conformément aux dispositions de l'appendice F (APTU) à la Convention. Dans la mesure du nécessaire aux fins des APTU et de l'appendice G (ATMF) à la Convention, l'équivalence des PTU et de la législation de l'Union européenne est établie.

La PTU GEN-B répertorie et décrit les sous-systèmes visés dans les ATMF. Elle est équivalente aux dispositions correspondantes de l'UE à l'annexe II à la directive (UE) n° 2016/797 du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

La PTU GEN-B a pour objet de segmenter le système ferroviaire en sous-systèmes structurels et fonctionnels de sorte que des exigences techniques et fonctionnelles puissent être définies pour chacun d'entre eux. En ce sens, la PTU GEN-B détermine le champ général de ce que les PTU fonctionnelles et structurelles peuvent couvrir. D'un côté, les véhicules, y compris le sous-système « Matériel roulant », les éléments embarqués de contrôle-commande et signalisation et la maintenance du matériel roulant sont couverts de manière exhaustive. De l'autre, l'infrastructure, l'énergie et les éléments de contrôle-commande et signalisation au sol ne sont couverts qu'en ce qui concerne leurs interfaces avec les véhicules.

## 3. TRAVAUX PREPARATOIRES

À la 10<sup>e</sup> session de la CTE, il a été proposé de modifier le point 2.1 pour inclure les ponts, en plus de la voie courante et des appareils de voie déjà mentionnés. La raison était que si les interfaces entre ponts et véhicules ne sont pas gérées correctement, de dangereuses vibrations peuvent apparaître.

## 4. JUSTIFICATION DES MODIFICATIONS

Avant d'entrer dans le détail de cette disposition de la PTU GEN-B, il convient de rappeler que la PTU GEN-A comporte une exigence essentielle au point 1.4.5 prévoyant que « [l]'exploitation du système ferroviaire ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien ». Bien que cette exigence essentielle parle d'« exploitation », elle est de nature générale et ne concerne donc pas *uniquement* l'exploitation. Elle pourrait être interprétée comme signifiant que toute structure utilisée en trafic international doit être conçue et construite par les États parties de telle manière que les exigences essentielles sont satisfaites. Cela pourrait être compris comme incluant également les ponts.

Dans la colonne de gauche du tableau ci-dessous est reproduit le point 2.1 de la PTU GEN-B discuté par la CTE 10 et dans la colonne de droite la disposition correspondante de l'UE :

*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.*

*La voie courante, les appareils de voies, les passages à niveau, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les éléments de gare liés au transport ferroviaire (notamment entrées, quais, zones d'accès, espaces de services, toilettes et systèmes d'information, ainsi que leurs caractéristiques en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite), les équipements de sécurité et de protection.*

La première phrase à gauche établit le principe selon lequel l'infrastructure ne relève du champ de la PTU qu'en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules. La seconde phrase explicite ce principe en établissant que seuls la voie courante et les appareils de voie sont concernés. Une comparaison avec le texte de l'UE à droite révèle que les passages à niveau et les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.) ne sont pas couverts par la PTU. Cette différence peut s'expliquer par le fait que les dispositions de l'UE traitent de sujets qui n'ont que peu ou pas de lien avec le champ d'application de la COTIF. Les gares et les équipements de sécurité et de protection, ainsi que l'accessibilité, peuvent en particulier être réglementés à l'échelon national sans que cela ait des répercussions néfastes sur le trafic international.

Si la PTU GEN-B était modifiée pour inclure les ponts, il faudrait alors que l'éventuelle future PTU relative à l'infrastructure inclue des paramètres pour ces ponts. Cette PTU s'appliquerait alors uniquement aux nouveaux ponts et pas aux ponts existants. L'admission, la surveillance et la maintenance de l'infrastructure resteraient régies par les dispositions en vigueur dans l'État où se trouve l'infrastructure (art. 8, § 2, ATMF). Il n'est pas certain que ces conséquences soient souhaitables.

Face à ces considérations, le WG TECH a discuté et est convenu que le point 2.1 de la PTU GEN-B pouvait être reformulé de manière plus générale en disant que la COTIF n'inclut l'infrastructure qu'en ce qui concerne les interfaces avec les véhicules et autres matériels ferroviaires mobiles. Ce principe général s'appliquerait aussi à d'autres sous-systèmes relatifs aux installations fixes, à savoir « Énergie » et « Contrôle-commande et signalisation au sol ».

Avec cette modification, la Commission d'experts techniques serait à l'avenir compétente pour décider pour chaque (future) PTU concernant l'infrastructure, l'énergie ou les systèmes de contrôle-commande et signalisation au sol, quelles interfaces exactement doivent être couvertes.

## **5. PROPOSITION DE DÉCISION**

En application de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et des articles 6 et 8a des APTU, la Commission d'experts techniques adopte les modifications aux points 2.1, 2.2 et 2.3 de la prescription technique uniforme « Dispositions générales – Sous-systèmes » (PTU GEN-B) telles qu'elles apparaissent dans l'annexe au présent document.

## ANNEXE

### Modifications proposées

Les points 2.1, 2.2 et 2.3 de la prescription technique uniforme « Dispositions générales – Sous-systèmes » (PTU GEN-B), dans leur version adoptée par la Commission d'experts techniques en sa 10<sup>e</sup> session, sont modifiés comme suit :

#### « 2.1 Infrastructure

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.~~

La voie courante, les appareils de voies, les passages à niveau, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les éléments de gare liés au transport ferroviaire (notamment entrées, quais, zones d'accès, espaces de services, toilettes et systèmes d'information, ainsi que leurs caractéristiques en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite), les équipements de sécurité et de protection.

#### 2.2 Énergie

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 système d'électrification, y compris le matériel aérien et l'équipement au sol du système de mesure et de tarification de la consommation d'électricité.

#### 2.3 Contrôle-commande et signalisation au sol

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

Tous les équipements au sol nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau. »