



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-19007-CTE12-4.1

11.04.2019

Original : EN

12^E SESSION

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

35^e, 36^e et 37^e sessions

1. TÂCHES DU WG TECH APRÈS LA 11^E SESSION DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES (JUIN 2018)

À sa 11^e session des 12 et 13 juin 2018, la Commission d'experts techniques (CTE) a examiné et approuvé le document intitulé « Programme de travail de la Commission d'experts techniques pour 2018 et 2019 ». Conformément aux conclusions des discussions, le groupe de travail permanent WG TECH de la Commission d'experts techniques a axé ses activités sur les priorités définies dans ce document.

2. RÉUNIONS DU WG TECH

Le WG TECH s'est réuni à trois reprises :

- 35^e session, les 11 et 12 septembre 2018 à Berne (Ittigen) ;
- 36^e session, les 27 et 28 novembre 2018 à Bruxelles ;
- 37^e session, les 5 et 6 février 2019 à Berne.

Des délégués des neuf États membres suivants ont participé aux réunions : Allemagne, Belgique, Bosnie-Herzégovine, France, Italie, Roumanie, Royaume-Uni, 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 étaient également représentés, ainsi que la CER, NB-Rail, l'UIC, l'UIP et l'UNIFE, organisations internationales non gouvernementales.

3. DOCUMENTS PRÉPARÉS POUR ADOPTION PAR LA CTE

3.1 LA SPÉCIFICATION DU RNV

(Discussions aux 36^e et 37^e réunions)

Dans le but de maintenir l'équivalence entre la Spécification du RNV de la COTIF de 2015 et la décision modifiée sur les RNV de l'UE¹. Le Secrétariat de l'OTIF a préparé un projet de modification de la Spécification du RNV et l'a soumis au WG TECH pour discussion. Le WG TECH a examiné les modifications à ses 36^e et 37^e sessions et proposé quelques amendements, concernant principalement les procédures et à des fins de clarification. Le WG TECH 37 a également pris note des informations fournies par la DG Mobilité et transports, selon lesquelles l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ne mettrait plus à jour le RVV CE². Le WG TECH 37 est convenu de transmettre le projet de modification de la Spécification du RNV à la CTE 12 avec une proposition de décision.

3.2 LA PTU ATF

(Discussions aux 35^e et 37^e réunions)

La PTU ATF fait référence aux documents techniques publiés et régulièrement mis à jour sur le site Internet de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Ces renvois ont été inclus dans la PTU de sorte à ce que les dispositions sur l'informatique soient inscrites dans la COTIF, mais gérées par l'Agence. Toute modification de ces renvois constitue formellement une modification de la PTU ATF et doit par conséquent faire l'objet d'une décision de la CTE.

¹ En vertu de son quatrième paquet ferroviaire, l'UE a adopté des modifications à la décision sur les RNV (décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018).

² Registre virtuel centralisé européen des véhicules, composé d'une part du registre virtuel des véhicules (RVV), moteur de recherche centralisé de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, et d'autre part des RNV, c'est-à-dire les registres nationaux de véhicules.

Le WG TECH 35 a discuté de l'établissement d'une procédure officielle pour l'approbation des modifications concernant les documents techniques listés à l'appendice I de la PTU ATF, qui n'ont pas de répercussions sur le texte même de la PTU. Cette procédure respecte les échéances et plans continus tant pour les demandes de modifications au sein de l'Agence que pour la prise de décision au sein de l'OTIF. Le WG TECH 35 est convenu que les mises à jour régulières de la PTU ATF suivraient à l'avenir cette procédure.

Conformément à la procédure officielle, l'Agence a préparé et soumis au Secrétariat de l'OTIF un document avec les demandes de modifications. Le WG TECH 37 en a discuté et a décidé de le transmettre à la CTE 12 avec une proposition de décision.

4. QUESTIONS DISCUTÉES PAR LE WG TECH

4.1 LE PROJET DE PTU INFRASTRUCTURE

(Discussion aux 35^e, 36^e et 37^e réunions)

Après la CTE 11, le WG TECH a préparé une PTU à partir de la spécification technique d'interopérabilité de l'UE relative à l'infrastructure (STI Infrastructure). Le champ d'application de la PTU a été limité aux lignes destinées à être utilisées pour le trafic international, aux gares dans les limites définies dans la COTIF et enfin aux paramètres utiles en matière de compatibilité de l'itinéraire avec les véhicules. L'admission de l'infrastructure et le contrôle de sa maintenance ne rentrent pas dans le champ d'application de la COTIF.

La procédure d'évaluation de la compatibilité de l'itinéraire devrait être conforme aux PTU existantes ; en l'absence d'exigences dans les PTU, les États parties devraient élaborer et publier leurs propres règles, y compris des procédures d'évaluation appropriées. Il appartiendrait aux États parties de veiller à ce que l'autorité compétente procède à l'évaluation.

Le WG TECH a également estimé qu'il devrait être recommandé aux États parties d'appliquer la PTU Infrastructure sur toutes les nouvelles lignes qui seront ouvertes au trafic international et sur les lignes existantes principalement utilisées pour le trafic international, et que les informations concernant ces lignes devraient être publiques.

Le projet de PTU Infrastructure était prêt à être soumis à la Commission d'experts techniques pour adoption en 2019, mais cette adoption a été reportée par le WG TECH au vu des modifications apportées à la STI Infrastructure au premier semestre 2019. Le WG TECH a estimé qu'il était préférable d'aligner la PTU Infrastructure sur la toute dernière version de la STI Infrastructure qui sera publiée dans le courant de l'année 2019. En conséquence, le projet sera soumis pour adoption à la CTE 13 en 2020.

4.2 LES SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES NATIONALES : ANALYSE DES MESURES NÉCESSAIRES

(Discussion aux 35^e, 36^e et 37^e réunions)

Comme suite à la décision de la CTE 11, le WG TECH s'est demandé s'il était nécessaire de prendre des mesures au sujet des dispositions de la COTIF relatives aux spécifications techniques nationales. Les discussions ont mis en évidence que ces spécifications techniques nationales, tout comme les cas spécifiques, étaient toujours utiles et devaient gagner en transparence. Afin d'attirer l'attention sur cette question, le WG TECH a proposé que la CTE rappelle aux États qu'ils sont tenus, en vertu de l'article 12 des APTU, de notifier leurs spécifications techniques nationales. Le WG TECH a également suggéré que le document préparé par le Secrétariat de l'OTIF soit soumis à la CTE en vue de sa publication sur le site Internet de l'OTIF comme document explicatif.

4.3 LE CALENDRIER POUR L'HARMONISATION DES PTU AVEC LES STI RÉVISÉES EN 2019

(Discussion à la 37^e réunion)

Le WG TECH a souligné qu'il était important de maintenir l'équivalence entre STI et PTU, au regard des évolutions de la réglementation de l'UE avec le quatrième paquet ferroviaire. Des modifications aux PTU devraient donc également être proposées. Compte tenu des ressources limitées et du nombre de réunions, il était impossible de proposer des modifications à toutes les PTU en une seule fois : un ordre de priorité devait être défini. Le WG TECH est convenu de donner la priorité aux PTU Wagons, Bruit et Marquage, avant de passer aux autres PTU. Ces priorités devraient cependant rester flexibles. Le programme de travail de la CTE présenté à la CTE 12 reflète ces conclusions.

4.4 LE TABLEAU DE CORRESPONDANCE DE LA TERMINOLOGIE DE L'UE ET DE L'OTIF

Dans le but 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, le WG TECH a introduit et tient régulièrement à jour le tableau de correspondance de la terminologie de l'UE et de l'OTIF. Document de travail du WG TECH, le tableau 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.

4.5 LE TABLEAU D'ÉQUIVALENCE UE-OTIF

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

4.6 LE PROJET D'ORDRE DU JOUR POUR LA 12^E SESSION DE LA CTE

Le WG TECH a examiné et approuvé l'ordre du jour provisoire de la CTE 12.

5. PRÉSENTATIONS FAITES PAR LES ÉTATS MEMBRES ET ORGANISATIONS AUX RÉUNIONS DU WG TECH

ÉVOLUTIONS DE LA RÉGLEMENTATION DE L'UE POUVANT AVOIR DES RÉPERCUSSIONS SUR L'ÉQUIVALENCE AVEC LA COTIF ET DISCUSSIONS SUR LES PROCHAINES ÉTAPES

5.1 VUE D'ENSEMBLE

(Discussion aux 35^e, 36^e et 37^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 ont été discutés et votés au sein de l'UE dans le cadre de la 84^e réunion du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) en janvier 2019 : STI LOC&PAS, STI Wagons, STI Infrastructure, STI Énergie, STI STF, STI Bruit, STI CCS, ERATV et RINF. La STI Exploitation et le règlement sur les ECE seront discutés dans le cadre du RISC 85 en avril 2019. Par ailleurs, le WG TECH a noté que 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.

5.2 LE REGISTRE EUROPÉEN DES VÉHICULES ET SA CONNEXION AVEC LES REGISTRES NATIONAUX DE VÉHICULES (RNV)

(Discussions aux 35^e et 36^e réunions)

L'Agence de l'UE pour les chemins de fer a présenté les évolutions au sein de l'UE concernant les registres. Le registre européen des véhicules a été adopté au RISC 82 en juin 2018. À compter de juin 2021, les RNV n'auront plus cours au sein de l'UE et seront remplacés par un registre centralisé mis en place par l'Agence. Le RVV CE sera lui aussi déconnecté et ne sera plus tenu à jour. Le WG TECH a souligné qu'il était important qu'une interface existe entre le registre européen des véhicules et les RNV des États non membres de l'UE. Dans le cas contraire, l'acceptation mutuelle des véhicules serait compromise, ce qui aurait des incidences sur l'utilisation des véhicules et le trafic international. Des discussions étaient toujours en cours sur les compléments possibles aux logiciels standard et moteurs de traduction.

Ces travaux sont liés aux spécifications de la COTIF pour le registre national des véhicules ([RNV 2015](#)).

5.3 LE REGISTRE EUROPÉEN DES VÉHICULES : CONSÉQUENCES POUR LES RNV DES ÉTATS DE L'OTIF

(Discussion à la 37^e réunion)

Pour faciliter les discussions concernant les registres, le Secrétariat de l'OTIF a préparé un document en collaboration avec la DG Mobilité et transports et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer³. Ce document portait sur la mise en place du registre centralisé des véhicules de l'UE, qui sera opérationnel à compter de mi-2021, et sur ses conséquences pour la connectivité et l'échange de données avec les RNV existants des États parties non membres de l'UE. Il proposait également différents scénarios possibles pour veiller à ce que les données pertinentes sur les véhicules puissent toujours être échangées par les États parties. Le WG TECH 37 a estimé que le scénario n° 3 (coexistence du registre européen et des RNV de certains États parties de l'OTIF non membres de l'UE) et le scénario n° 1 (registre de véhicules unique pour l'OTIF et l'UE) constituaient les meilleures solutions et devaient être analysés plus avant. Dans le scénario n° 3, le RVV est conservé ; il faudrait ici analyser la sécurité des données ainsi que les modalités de la maintenance du RVV et de la prise en charge des coûts.

5.4 LA COMPATIBILITÉ DE L'ITINÉRAIRE : POINT SUR LES MODIFICATIONS AUX STI LOC&PAS ET WAGONS ET SUR LES REGISTRES RINF ET ERATV

(Discussion à la 35^e réunion)

La Commission européenne a informé le WG TECH des derniers développements concernant l'autorisation des véhicules et les contrôles de compatibilité de l'itinéraire dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire. La nouvelle procédure d'autorisation des véhicules de l'UE inclut des contrôles de compatibilité du réseau, dite « compatibilité technique » (qui comprend des essais sur l'infrastructure). L'autre type de contrôle porte sur la « compatibilité de l'itinéraire » : il s'agit de vérifier si le véhicule (déjà autorisé) est compatible avec l'itinéraire sur lequel il circulera. Ce contrôle est réalisé sous la seule responsabilité des EF, en appliquant les paramètres d'infrastructure du RINF. Pour ce qui est des responsabilités et obligations des GI et EF en matière de contrôle de la compatibilité de l'itinéraire, des dispositions complémentaires vont être établies dans la STI Exploitation.

5.5 LA RÉDUCTION DU BRUIT FERROVIAIRE : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA RÉVISION ET MAINTIEN DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LA COTIF

(Discussions aux 35^e et 36^e réunions)

La Commission européenne a informé le WG TECH des derniers développements en matière de réduction du bruit ferroviaire dans le domaine du fret. Comme suite à la demande de révision de la

³ Document « *Development of EU centralised vehicle register (EVR) and consequences for the OTIF national vehicle registers after 2021* » (en anglais uniquement, voir : http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Eb-Working-Group-Tech/2Eb2_Workingdoc_WGTECH/2018/TECH-18035-WGT37-%20document%20for%20discussion%20EVR%20consequences%20to%20NVR.pdf).

STI Bruit par la Commission européenne dans le but d'étendre son application aux wagons existants, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer a conclu ses travaux et publié une recommandation en juin 2018, qui a été discutée par le groupe d'experts de la Commission (constitué de représentants des États membres et du secteur) en septembre 2018, puis par le RISC 83 en novembre 2018 et le RISC 84 en janvier 2019. Après un vote au RISC 85 en avril 2019, la STI Bruit devrait entrer en vigueur en juin 2019.

Le Secrétariat de l'OTIF a livré une position dans le cadre de la consultation de l'Agence sur la révision de la STI Bruit, dans laquelle il expliquait que les « itinéraires silencieux » étaient compatibles avec la COTIF. En revanche, les critères de définition de ces itinéraires n'entrent pas dans le champ d'application de la COTIF : les États parties seraient alors libres de définir leurs propres critères.

5.6 ÉVOLUTIONS CONCERNANT LES RÈGLES TECHNIQUES NATIONALES AU SEIN DE L'UE

(Discussion à la 36^e réunion)

L'Agence de l'UE pour les chemins de fer a présenté au WG TECH les progrès réalisés pour l'élimination des règles nationales (contraignantes) constituant de potentiels obstacles réglementaires, administratifs ou techniques à l'espace ferroviaire unique européen. Lorsque toutes ces règles auront été abolies, l'Agence établira, conformément aux dispositions du quatrième paquet ferroviaire, une base de données unique des règles et y intégrera les données de la base de données des documents de référence (RDD) et de l'outil informatique de notification Notif-IT. Le WG TECH a pris note de la situation actuelle et remarqué que de nouvelles règles pourraient être établies en raison des nouvelles procédures en matière de compatibilité de l'itinéraire.

5.7 ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA RÉVISION DU RÈGLEMENT SUR LES ECE ET MAINTIEN DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LA COTIF

(Discussion à la 37^e réunion)

Comme en a été informé le WG TECH 37, l'UE a l'intention d'étendre la certification ECE à tous les véhicules et de la rendre obligatoire, à quelques exceptions près. Pour les EF qui procèdent en interne à la maintenance de leur matériel roulant, la certification pourra passer par le système de gestion de la sécurité. Le vote de l'UE sur le texte révisé était prévu pour avril 2019. Le WG TECH a noté que les conséquences pour la COTIF d'une extension de la certification ECE n'étant pas claires, il conviendrait de les analyser et d'en tenir compte. Le WG TECH a proposé que le travail de l'UE sur le règlement relatif aux ECE et les étapes à venir soient discutés dans le cadre des prochaines réunions du WG TECH.
