



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-20039-CTE13-6.1

01.03.2021

Original : EN

13^E SESSION (2021)

Proposition pour l'adoption de la prescription technique uniforme applicable à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire

(PTU CTCI)

1. INTRODUCTION

En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et de l'article 6 des Règles uniformes APTU (appendice F à la COTIF), la Commission d'experts techniques est compétente pour prendre des décisions sur l'adoption d'une prescription technique uniforme (PTU) ou d'une disposition modifiant une PTU.

La présente proposition concerne l'adoption de la prescription technique uniforme applicable à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI).

La proposition a été élaborée sur la base de la COTIF telle que modifiée le 1^{er} mars 2019, en particulier l'article 8 des Règles uniformes APTU (appendice F à la COTIF).

2. CONTEXTE ET FOND DE LA PROPOSITION

La PTU CTCI proposée diffère de la plupart des autres PTU dans la mesure où elle n'est pas basée sur une seule spécification technique d'interopérabilité (STI) de l'Union européenne. Au lieu de cela, elle combine un nombre limité de paramètres de deux textes juridiques différents de l'UE, à savoir la spécification technique d'interopérabilité de l'UE relative à l'exploitation et à la gestion du trafic (STI Exploitation¹) et les spécifications du registre d'infrastructure (RINF)².

Les paramètres de la PTU CTCI proposée sont nécessaires aux fins de la mise en œuvre harmonisée et de la bonne application des dispositions des ATMF, en particulier leur article 6, § 2, et leur article 15a, qui fixent les responsabilités des entreprises ferroviaires lors de l'utilisation de véhicules en trafic international.

La PTU CTCI proposée couvre deux objets différents :

- la composition des trains, c'est-à-dire le processus par lequel, sur la base du dossier technique de chaque véhicule, l'entreprise ferroviaire prépare le train pour l'exploitation et s'assure que tous les véhicules du train et le train dans son ensemble satisfont aux exigences essentielles ;
- la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire, par laquelle les entreprises ferroviaires s'assurent, sur la base des informations sur l'itinéraire fournies par les gestionnaires d'infrastructure, qu'un train est compatible avec l'itinéraire sur lequel elles prévoient de le faire circuler.

La PTU CTCI proposée est basée sur la STI Exploitation, mais ne la reprend pas dans son intégralité car certains de ses points ne sont pas pertinents dans le champ d'application des Règles uniformes ATMF (appendice G à la COTIF). Par exemple, la PTU CTCI proposée ne traite ni de l'exploitation des trains à proprement parler, ni de la certification de la sécurité et de l'octroi de licences aux entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure, étant donné que ces questions ne relèvent pas des Règles uniformes APTU et ATMF et restent donc soumises au droit applicable dans chaque État partie.

3. TRAVAUX PRÉPARATOIRES

La proposition a été élaborée par le Secrétariat de l'OTIF en coordination avec le WG TECH. La première version du projet a été préparée pour examen par le WG TECH à sa 40^e session (réunion à distance, 17-18 juin 2020). Des projets révisés ont ensuite été examinés par le WG TECH à sa

¹ Règlement d'exécution (UE) n° 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 :

- 4.2.2.5 Compatibilité avec l'itinéraire et composition du train,
- 4.2.2.6 Freinage du train,
- 4.2.2.7 Vérification de l'état du train avant sa mise en circulation.

² Tableau 1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019.

41^e session (réunion à distance, 9-10 septembre 2020) et à sa 42^e session (réunion à distance, 17-18 novembre 2020).

4. JUSTIFICATION POUR LA RÉDACTION D'UNE NOUVELLE PTU

L'élaboration de règles concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire a une histoire particulière à l'OTIF.

À sa 5^e session en 2012, la Commission d'experts techniques a conclu que l'OTIF devait développer des prescriptions dans le domaine de la gestion de la sécurité. Le Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH) a institué de sa propre initiative à sa 17^e session le sous-groupe hoc sur la sécurité qui s'est réuni à trois reprises en 2012-2013. L'objectif du sous-groupe était d'analyser les besoins et possibilités en termes d'établissement de certains principes de gestion de la sécurité dans la réglementation de l'OTIF. Le sous-groupe ad hoc sur la sécurité a noté dans ses conclusions ce qui suit :

« Le projet de PTU/STI Wagons révisée ne prévoit pas d'harmonisation obligatoire de la fonctionnalité et de la compatibilité des interfaces entre les wagons, comme le système d'accouplement et le système de freinage. La PTU/STI couvre entièrement la sécurité de ces interfaces, dans la mesure où il est possible d'exploiter le wagon en toute sécurité en l'utilisant selon les conditions et limites d'utilisation définies dans le dossier technique. Cela ne signifie pas que chaque wagon peut être exploité en combinaison avec tous les autres wagons. Au moment de la composition du train et du chargement, les conditions et limites d'utilisation de chacun des véhicules doivent être claires et respectées et les exigences applicables au train satisfaites. »

Le sous-groupe ad hoc sur la sécurité a recommandé :

- premièrement, de réviser la PTU Wagons, y compris les dispositions relatives à la composition des trains et à l'utilisation des wagons ;
- deuxièmement, de réfléchir à toutes les modifications nécessaires aux ATMF et à leur Rapport explicatif ;
- troisièmement, de réfléchir à l'élaboration d'une PTU Exploitation.

La Commission d'experts techniques a appuyé les conclusions et recommandations du sous-groupe ad hoc sur la sécurité. La mise en œuvre de ces recommandations a eu les conséquences suivantes :

Premièrement, l'appendice I à la PTU Wagons, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2014, renferme des dispositions relatives à la composition des trains et à l'utilisation des wagons. De plus, la PTU LOC&PAS entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015 contient des dispositions similaires dans son appendice K. Ces deux appendices aux PTU reposent sur la STI Exploitation de l'Union européenne (décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012).

Deuxièmement, les ATMF ont été révisées, avec en particulier l'ajout du nouvel article 15a concernant la composition et l'exploitation des trains. La version révisée est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2015.

Les APTU ont ensuite également été révisées et sont entrées en vigueur le 1^{er} mars 2019 avec l'ajout à l'article 8, § 4, d'une disposition précisant que les PTU doivent :

« indiquer les paramètres des véhicules et des sous-systèmes fixes devant être vérifiés et les procédures à appliquer afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils doivent être exploités ».

Dans les faits, la PTU CTCI met donc en œuvre la troisième et dernière recommandation du sous-groupe ad hoc sur la sécurité.

En sus de ce qui précède, la CTE à sa 11^e session (Berne, 12 et 13 juin 2018) a prié le WG TECH de définir, en étroite coopération avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, les paramètres des véhicules et de l'infrastructure devant être vérifiés par les entreprises ferroviaires et les procédures à appliquer pour le contrôle de ces paramètres afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils doivent être exploités. Ces paramètres de compatibilité devraient d'abord être élaborés au sein de l'UE, puis vérifiés dans un second temps par les États non membres de l'UE afin de déterminer si des situations spécifiques à leurs réseaux rendent nécessaires des paramètres supplémentaires.

Enfin, la PTU Wagons et la PTU LOC&PAS comportent une référence aux vérifications de compatibilité de l'itinéraire par lesquelles les entreprises ferroviaires contrôlent tous les paramètres pertinents des véhicules ou des trains pour s'assurer de leur compatibilité avec l'itinéraire sur lequel ils seront utilisés. Il est prévu que les dispositions de la PTU CTCI proposée remplacent l'appendice I à la PTU Wagons et l'appendice K à la PTU LOC&PAS.

Par conséquent, l'appendice I à la PTU Wagons dans la version adoptée par la Commission d'experts techniques le 30 septembre 2020, avec entrée en vigueur au 1^{er} avril 2021, et l'appendice K à la PTU LOC&PAS du 1^{er} janvier 2015³ devraient être abrogés avec l'entrée en vigueur de la PTU CTCI.

PROPOSITION DE DÉCISION

En vertu de l'article 20, § 1, lettre b), et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6 des Règles uniformes APTU, la Commission d'experts techniques :

1. adopte la prescription technique uniforme concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire (PTU CTCI), telle qu'elle apparaît en annexe (réf. TECH-20039 Annexe) ;
2. abroge l'appendice I à la PTU Wagons du 1^{er} avril 2021 avec effet à la date d'entrée en vigueur de la PTU CTCI ;
3. abroge l'appendice K à la PTU LOC&PAS du 1^{er} janvier 2015 avec effet à la date d'entrée en vigueur de la PTU CTCI ;
4. instruit le Secrétaire général de publier la PTU CTCI ainsi que la PTU Wagons et la PTU LOC&PAS modifiées sur le site Internet de l'Organisation.

³ La PTU Wagons et la PTU LOC&PAS font également l'objet d'autres propositions concomitantes de modification par la Commission d'experts techniques. Toutefois, dans la mesure où la suppression de l'appendice I à la PTU Wagons et de l'appendice K à la PTU LOC&PAS est subordonnée à l'entrée en vigueur de la nouvelle PTU CTCI, elle sera traitée séparément des autres modifications.



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail


Prescription technique uniforme

**Sous-système : Exploitation
et gestion du trafic**

**Composition des trains et
vérification de la
compatibilité avec l'itinéraire**

PTU CTCI

Applicable à compter du Entrez une date.

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 2 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2020 |

Règles uniformes APTU (Appendice F à la COTIF 1999)

Prescription technique uniforme applicable à la composition des trains et à la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire

(PTU CTCI)

La présente PTU a été élaborée conformément à la COTIF dans sa version du 1^{er} mars 2019 et en particulier aux articles 3, 4, 6, 7, 7a et 8 des Règles uniformes APTU (appendice F à la COTIF).

Pour les définitions, voir également l'article 2 des Règles uniformes APTU et l'article 2 des Règles uniformes ATMF (appendice G à la COTIF).

Note explicative :

Les textes de la présente PTU qui occupent toute la largeur de la page sont identiques en substance aux textes correspondants de la réglementation de l'Union européenne. Les textes sur deux colonnes diffèrent. La colonne de gauche contient le texte de la PTU, la colonne de droite, le texte de la réglementation correspondante de l'UE. Le texte dans la colonne de droite n'a qu'un caractère informatif et ne fait pas partie de la réglementation de l'OTIF.

0. ÉQUIVALENCE

- 1) En raison de la complexité des interfaces entre les trains et leurs itinéraires de circulation prévus, il est nécessaire :
 - que les trains soient composés et contrôlés avant le départ selon des règles communes,
 - que les interfaces entre les trains, y compris tous leurs véhicules, et leurs itinéraires de circulation prévus soient contrôlées selon des règles communes,
 - que les procédures et responsabilités pour l'exécution de ces tâches soient harmonisées.

- 2) Comme prescrit à l'article 8, § 4, lettre i), des APTU, la présente PTU indique les paramètres des véhicules et des sous-systèmes fixes devant être vérifiés et les procédures à appliquer afin d'assurer la compatibilité entre

| | | | |
|---|---|-------------------|----------------------------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) COMPOSITION DU TRAIN ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | PTU CTCI Page 3 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN Date : 1.3.2020 |

les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils doivent être exploités.


Dans la mesure où elle est basée sur de multiples textes du droit de l'Union européenne et qu'il n'y a pas qu'une seule STI correspondante, la présente PTU ne suit pas la structure standard des PTU telle que visée à l'article 8, § 4, des APTU.

- 3) Comme suite de leur adoption par la Commission d'experts techniques, les dispositions de la présente PTU sont déclarées équivalentes aux dispositions réglementaires correspondantes de l'Union européenne aux termes de l'article 13, § 4, lettre b), des APTU.

Les paramètres pertinents listés dans le présent document sont équivalents aux dispositions suivantes du côté de l'Union européenne :

- a) Les parties 1 à 4 sont équivalentes aux dispositions suivantes de la STI Exploitation de l'Union européenne (règlement d'exécution (UE) n° 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019) :
- 4.2.2.5 Compatibilité avec l'itinéraire et composition du train,
 - 4.2.2.6 Freinage du train,
 - 4.2.2.7 Vérification de l'état du train avant sa mise en circulation.
- b) L'annexe à la présente PTU est équivalente : à l'appendice D1 de la STI Exploitation (règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019).

Le tableau 1 de l'annexe aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire – RINF (règlement d'exécution (UE) n° 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019) a été considéré dans sa préparation.

| | | | |
|---|---|-------------------|---------------------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) COMPOSITION DU TRAIN ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | PTU CTCI Page 4 sur 33 |
| | Statut : Proposition | TECH-20039 Annexe | Original : EN |

- 4) Les objectifs et le champ d'application de la COTIF et du droit de l'UE pour les chemins de fer ne sont pas les mêmes ; il s'avère donc nécessaire d'employer des termes différents pour des concepts dont le sens est similaire mais pas identique. Le tableau suivant liste les termes utilisés dans la présente PTU et les termes correspondants dans la STI pertinente :

| <u>Présente PTU</u> | <u>Droit de l'UE</u> |
|---------------------------------------|--|
| prescription technique uniforme (PTU) | spécification technique d'interopérabilité (STI) |

- 5) Les notes de bas de page fournissent des explications et ne font pas partie des règles.

1. DOMAINE D'APPLICATION ET OBJECTIF

- 1) Aux fins de la composition des trains devant être utilisés en trafic international et aux fins de la vérification de la compatibilité des trains avec leur itinéraire prévu, la présente PTU établit des dispositions détaillées concernant les responsabilités des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure, telles que prévues à l'article 6, § 2, et à l'article 15a des ATMF.
- 2) La présente PTU prescrit en particulier :
- les responsabilités des gestionnaires d'infrastructure quant à la mise à disposition des informations et à la facilitation des procédures appliquées par les entreprises ferroviaires ;
 - les procédures à appliquer pour contrôler ces paramètres afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires qu'ils emprunteront ;
 - les responsabilités des entreprises ferroviaires pour la composition et la préparation des trains et pour les contrôles avant le départ des trains destinés à être exploités dans le transport international ;

| | | | |
|---|---|-------------------|----------------------------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) COMPOSITION DU TRAIN ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | PTU CTCI Page 5 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN Date : 1.3.2020 |

- les paramètres des véhicules et des sous-systèmes fixes devant être contrôlés par l'entreprise ferroviaire.

- 3) Pour toutes les autres questions, y compris entre autres l'exploitation des trains, la certification de la sécurité et l'octroi de licences, les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure sont soumis au droit applicable dans chaque État partie.

2. COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE

2.1. Obligations de l'entreprise ferroviaire

1)

En vertu de l'article 6, § 2, et de l'article 15a des ATMF, il incombe à l'entreprise ferroviaire de veiller à ce que les trains soient préparés correctement de façon à ce que tous les véhicules composant le train ne soient exploités que sur des infrastructures compatibles.

À cette fin, l'entreprise ferroviaire applique une procédure pour contrôler que tous les véhicules qu'elle utilise sont admis au trafic international,

enregistrés et compatibles avec le ou les itinéraires prévus, y compris les exigences à respecter par son personnel. Le processus de vérification de la compatibilité avec l'itinéraire ne fait pas double emploi

avec les contrôles réalisés dans le cadre de la procédure d'admission des véhicules

pour garantir la compatibilité technique du véhicule avec le ou les réseaux.

Les paramètres

définis en annexe à la présente PTU qui ont déjà été vérifiés et contrôlés lors de l'admission du véhicule au titre des ATMF, de l'autorisation du véhicule au titre du droit de l'UE

ou d'autres processus similaires ne sont pas réévalués dans le cadre de la vérification de la compatibilité avec l'itinéraire.


STI Exploitation de l'Union européenne, point 4.2.2.5.1 Compatibilité avec l'itinéraire, lettre A) :

Il incombe à l'entreprise ferroviaire de veiller à ce que tous les véhicules composant son train soient compatibles avec le ou les itinéraires prévus.

L'entreprise ferroviaire dispose dans son SGS d'un processus permettant de garantir que tous les véhicules qu'elle utilise sont autorisés,

avec les processus menés dans le cadre de l'autorisation du véhicule au titre du règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission

de l'appendice D1 déjà vérifiés et contrôlés lors l'autorisation du véhicule

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 6 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2020 |

- 2) Les données pertinentes du véhicule relatives aux paramètres énumérés en annexe à la présente PTU sont fournies sur demande à l'entreprise ferroviaire par le détenteur du certificat d'exploitation lorsque ces informations ne sont déjà pas disponibles pour l'entreprise ferroviaire via les
- Pour les véhicules autorisés en vertu de la directive (UE) 2016/797, les données pertinentes du véhicule relatives aux paramètres énumérés à l'appendice D1, déjà contrôlés lors du processus d'autorisation, faisant partie :
- du dossier visé à l'article 21, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797, et
 - de l'autorisation de mise sur le marché du véhicule visée à l'article 21, paragraphe 10, de la directive (UE) 2016/797
- sont fournies par le demandeur visé à l'article 2, paragraphe 22, de la directive (UE) 2016/797 ou par le détenteur à l'entreprise ferroviaire, sur demande, lorsque ces informations ne sont pas disponibles dans le RETVA ou dans d'autres registres des véhicules ferroviaires.
- Pour les véhicules autorisés avant la directive (UE) 2016/797, les données pertinentes du véhicule relatives aux paramètres énumérés à l'appendice D1 sont fournies sur demande à l'entreprise ferroviaire par le titulaire de la documentation d'autorisation du véhicule ou par le détenteur, lorsque ces informations ne sont pas disponibles dans le RETVA ou dans d'autres registres des véhicules ferroviaires.
- 3) La procédure à suivre par l'entreprise ferroviaire comprend
- Les processus concernant la compatibilité avec l'itinéraire dans le SGS de l'entreprise ferroviaire comprennent
- les contrôles suivants, qui peuvent être effectués en parallèle à tout moment approprié ou selon toute séquence appropriée :
- a) chaque véhicule est
 - admis en conformité avec les ATMF ou autorisé en conformité avec le droit de l'UE et enregistré dans le registre des véhicules utilisé par le ou les États concernés,
 - autorisé et enregistré,
 - b) chaque véhicule du train est compatible avec l'itinéraire,
 - c) la composition du train est compatible avec l'itinéraire et le sillon,
 - d) la préparation du train assure que le train est correctement formé et complet.

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 7 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2020 |

2.2. Obligations du gestionnaire de l'infrastructure

- 1)


| | |
|---|--|
| <p>Le gestionnaire de l'infrastructure fournit les informations relatives à la compatibilité avec l'itinéraire telles que définies en annexe à la présente PTU.</p> | <p>STI Exploitation de l'Union européenne, point 4.2.2.5.1 Compatibilité avec l'itinéraire, lettre B) :</p> <p>à l'appendice D1 via le RINF.</p> |
|---|--|

- 2)

| | |
|---|---|
| <p>L'annexe à la présente PTU énonce tous les paramètres pour lesquels le gestionnaire d'infrastructure doit mettre des informations ou données pertinentes à la disposition de l'entreprise ferroviaire avant la première utilisation d'un véhicule ou d'une configuration de train sur un itinéraire particulier, afin de permettre à l'entreprise ferroviaire de vérifier que tous les véhicules composant un train, et le train comme ensemble, sont compatibles avec le ou les itinéraires sur lesquels il est prévu d'exploiter le train.</p> <p>Dans la plupart des cas, les paramètres à l'annexe devraient être suffisants pour étayer l'évaluation de la compatibilité avec l'itinéraire. Des vérifications techniques supplémentaires ne peuvent être requises que dans des circonstances exceptionnelles, si la partie demandant ces vérifications fournit une justification raisonnable.</p> | <p>L'appendice D1 énonce les paramètres à utiliser dans le processus de l'entreprise ferroviaire avant la première utilisation d'un véhicule ou d'une composition de train afin de s'assurer que tous les véhicules composant un train sont compatibles avec le ou les itinéraires sur lesquels il est prévu d'exploiter le train y compris, le cas échéant, les itinéraires de déviation et les itinéraires vers des ateliers. Les modifications apportées à l'itinéraire et aux caractéristiques de l'infrastructure sont prises en compte. Lorsqu'un paramètre énoncé à l'appendice D1 est harmonisé au niveau du ou des réseaux d'un domaine d'utilisation, la conformité à ce paramètre peut être présumée pour tout véhicule autorisé pour ledit domaine d'utilisation. Des règles nationales ou des exigences nationales supplémentaires pour l'accès au réseau sur la base de la compatibilité avec l'itinéraire sont, en principe, considérées comme incompatibles avec l'appendice D1. Le gestionnaire de l'infrastructure n'impose pas de vérifications techniques supplémentaires aux fins de la compatibilité avec l'itinéraire au-delà de la liste figurant à l'appendice D1.</p> |
|---|---|

- 3)

| | |
|--|---|
| <p>Le gestionnaire d'infrastructure fournit gratuitement, dès que possible et sous forme électronique aux entreprises ferroviaires toutes les informations pertinentes sur l'itinéraire listées en annexe à la présente PTU.</p> <p>Les informations peuvent être mises à disposition en accordant l'accès à un registre électronique les contenant.</p> | <p>Conformément à l'article 23, paragraphe 1, point b), de la directive (UE) 2016/797, tant que le RINF ne fournit pas toutes les informations nécessaires en ce qui concerne les paramètres pertinents, le gestionnaire de l'infrastructure fournit ces informations par d'autres moyens, gratuitement, dès que possible et sous forme électronique, aux entreprises ferroviaires, aux candidats autorisés pour les demandes de sillon et, le cas échéant, aux demandeurs visés à l'article 2, point 22, de la directive (UE) 2016/797.</p> <p>La première soumission d'informations concernant la compatibilité avec l'itinéraire</p> |
|--|---|

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 8 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2020 |

par le gestionnaire de l'infrastructure par d'autres moyens que le RINF est remise à la demande de l'entreprise ferroviaire dès que raisonnablement possible et en tout cas dans les 15 jours, sauf si le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire conviennent d'un délai plus long.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que les informations fournies à la ou aux entreprises ferroviaires soient exhaustives et exactes.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe l'entreprise ferroviaire des changements concernant les caractéristiques de l'itinéraire

dès que ces informations deviennent disponibles. Les informations peuvent être mises à disposition en accordant l'accès à un registre électronique les contenant.

via le RINF dès que ces informations deviennent disponibles, ou par d'autres moyens tant que le RINF n'offre pas cette fonctionnalité.

Pour les situations d'urgence ou l'information en temps réel, le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que l'entreprise ferroviaire soit immédiatement informée par des moyens de communication appropriés.

2.3. **Éléments supplémentaires relatifs à la compatibilité avec l'itinéraire**

STI Exploitation de l'Union européenne, point 4.2.2.5.1 Compatibilité avec l'itinéraire, lettre C) :

Des éléments supplémentaires relatifs à la compatibilité avec l'itinéraire sont vérifiés le cas échéant :

- a) le transport de marchandises dangereuses, | dangereuses visé au point 4.2.3.4.3,
- b) un itinéraire moins bruyant comme visé dans la PTU Bruit,
- c) un transport exceptionnel | comme visé à l'appendice I,
, c'est-à-dire un véhicule et/ou le chargement transporté qui, en raison de sa construction/conception, de ses dimensions ou de son poids, ne répond pas aux paramètres de l'itinéraire, nécessite une autorisation particulière de mouvement et peut nécessiter des conditions de circulation particulières sur tout ou partie du parcours,
- d) des conditions d'accès à des gares souterraines applicables aux systèmes de traction diesel et autres systèmes thermiques visés au point 4.2.8.3 de la PTU LOC&PAS.

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 9 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2020 |

3. COMPOSITION DU TRAIN

STI Exploitation de l'Union européenne, point 4.2.2.5.2 Composition du train :

Les exigences de composition des trains tiennent compte des éléments suivants en fonction du sillon attribué :

- a) tous les véhicules composant un train, y compris leurs chargements :
 - sont en conformité avec l'ensemble des exigences applicables sur les itinéraires sur lesquels le train circule,
 - sont aptes à rouler à la vitesse maximale prévue ;
- b) les intervalles fixés pour la maintenance de chacun des véhicules du train sont valides (tant en termes de temps qu'en termes de distance) et le restent pendant toute la durée du service à effectuer ;
- c) le train composé de véhicules, y compris leurs chargements, est conforme aux contraintes techniques et opérationnelles de l'itinéraire concerné et s'inscrit dans les limites de longueur maximale admissible pour les terminaux de départ et d'arrivée ;
- d) il incombe à l'entreprise ferroviaire de s'assurer que tous les véhicules composant le train, y compris leurs chargements, sont techniquement adaptés au trajet prévu et qu'ils le restent sur l'ensemble du parcours.

L'entreprise ferroviaire peut être amenée à envisager des contraintes supplémentaires en raison du type de régime de freinage ou du type de traction d'un train particulier.

particulier (voir le point 4.2.2.6).

4. FREINAGE DU TRAIN

4.1. Exigences minimales applicables au système de freinage

STI Exploitation de l'Union européenne, point 4.2.2.6.1 :

Tous les véhicules d'un train sont reliés au circuit de freinage continu automatique comme défini dans la PTU LOC&PAS et la PTU Wagons. Le frein automatique du premier et du dernier véhicule (y compris les éventuels engins de traction) est opérationnel. Lorsqu'un train est accidentellement divisé en deux parties, les deux rames de véhicules séparés arrivent automatiquement à l'arrêt complet par un serrage maximal du frein.

4.2. Performances de freinage et vitesse maximale autorisée

STI Exploitation de l'Union européenne, point 4.2.2.6.2 :

- 1) Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à l'entreprise ferroviaire les informations concernant toutes les caractéristiques des lignes pertinentes pour chaque itinéraire :
 - a) distances de signalisation (avertissement, arrêt) intégrant leurs marges de sécurité intrinsèques,

pour chaque itinéraire via le RINF :

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 10 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2020 |

- b) rampes et pentes,
- c) vitesses maximales autorisées, et
- d) conditions d'utilisation des systèmes de freinage susceptibles d'avoir un effet sur l'infrastructure, comme les freins magnétiques, les freins par récupération et les freins à courants de Foucault.

Le gestionnaire de l'infrastructure fournit ces informations gratuitement et dès que raisonnablement possible.

Tant que le RINF ne fournit pas les paramètres pertinents, le gestionnaire de l'infrastructure fournit ces informations par d'autres moyens, gratuitement et dès que cela est raisonnablement possible, et en tout état de cause dans les 15 jours pour la première présentation, à moins que l'entreprise ferroviaire n'accepte un délai plus long.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe l'entreprise ferroviaire des changements concernant les caractéristiques des lignes

dès que ces informations deviennent disponibles. Les informations peuvent être mises à disposition en accordant l'accès à un registre électronique les contenant.

via le RINF dès que ces informations deviennent disponibles, ou par d'autres moyens tant que le RINF n'offre pas cette fonctionnalité.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que les informations fournies à la ou aux entreprises ferroviaires soient exhaustives et exactes.

- 2) Le gestionnaire de l'infrastructure peut fournir les informations suivantes :
- a) pour les trains pouvant atteindre une vitesse maximale supérieure à 200 km/h : profil de décélération et temps de réaction équivalent en palier ;
 - b) pour les rames ou les compositions de train fixes ne pouvant pas atteindre une vitesse maximale supérieure à 200 km/h : décélération [comme au point i) ci-dessus] ou pourcentage de masse freinée ;
 - c) pour les autres trains (compositions de train variables ne pouvant pas atteindre une vitesse maximale supérieure à 200 km/h) : pourcentage de poids-frein.

Dans le cas où le gestionnaire de l'infrastructure fournit les informations susmentionnées, elles sont mises, de manière non discriminatoire, à la disposition de toutes les entreprises ferroviaires qui ont l'intention d'exploiter des trains sur son réseau.

Les autres informations pertinentes, comme les tableaux de freinage, sont également mises à disposition.

Les tableaux de freinage déjà utilisés et acceptés pour les lignes existantes non conformes aux STI à la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont également mis à disposition.

- 3) L'entreprise ferroviaire détermine, au stade de la planification, les capacités de freinage du train et la vitesse maximale correspondante en tenant compte :
- a) des caractéristiques de la voie telles que définies au point 1) ci-dessus et, si elles sont disponibles, des informations fournies par le gestionnaire de l'infrastructure conformément au point 2) ci-dessus, et

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 11 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2020 |

b) des marges liées au matériel roulant découlant de la fiabilité et de la disponibilité du système de freinage.

En outre, l'entreprise ferroviaire s'assure que, pendant l'exploitation, chaque train atteint au moins les performances de freinage requises.

Des règles correspondantes sont établies conformément aux dispositions en vigueur dans l'État concerné et mises en œuvre par l'entreprise ferroviaire.

L'entreprise ferroviaire établit et met en œuvre les règles correspondantes, et gère leur application au sein de son système de gestion de la sécurité. En particulier, l'entreprise ferroviaire doit définir des règles

En particulier, il doit y avoir des règles

applicables dans le cas où un train ne satisfait pas aux performances de freinage requises en cours d'exploitation. Dans ce cas, l'entreprise ferroviaire informe immédiatement le gestionnaire de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure peut prendre les mesures qui s'imposent pour réduire l'impact sur l'ensemble du trafic sur son réseau.

5. VÉRIFICATION DE L'ÉTAT DU TRAIN AVANT SA MISE EN CIRCULATION

5.1. Exigence de portée générale

L'entreprise ferroviaire vérifie

STI Exploitation de l'Union européenne, point 4.2.2.7.1 :

L'entreprise ferroviaire définit le processus permettant de vérifier

que tous les équipements de sécurité embarqués sont en parfait état de fonctionnement et que le train peut circuler en toute sécurité.

L'entreprise ferroviaire informe le gestionnaire de l'infrastructure de toute modification apportée aux caractéristiques d'un train lorsque celle-ci affecte ses performances ou de toute modification qui pourrait affecter la capacité de prise en charge du train sur le sillon qui lui est attribué.

Les procédures à appliquer aux trains circulant en situation dégradée, y compris les conditions d'exploitation de ces trains, doivent être établies et tenues à jour.


Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire définissent et tiennent à jour les conditions et les procédures de circulation temporaire du train en situation dégradée.

5.2. Données requises avant le départ

STI Exploitation de l'Union européenne, point 4.2.2.7.2 :

L'entreprise ferroviaire s'assure que les données suivantes requises pour une exploitation sûre et efficace sont mises à la disposition du ou des gestionnaires de l'infrastructure avant le départ du train :

- a) l'identification du train,
- b) l'identifiant de l'entreprise ferroviaire responsable du train,

| | | | |
|---|---|-------------------|----------------------------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) COMPOSITION DU TRAIN ET VÉRIFICATION DE LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | PTU CTCI Page 12 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN Date : 1.3.2020 |

- c) la longueur réelle du train,
- d) si un train transporte des voyageurs ou des animaux lorsque cela n'est pas prévu,
- e) toutes restrictions opérationnelles (gabarit, limites de vitesse, etc.) en indiquant le ou les véhicules concernés,
- f) les informations dont le gestionnaire de l'infrastructure a besoin pour le transport de marchandises dangereuses.

L'entreprise ferroviaire informe également le ou les gestionnaires de l'infrastructure qu'un train n'occupe pas le sillon qui lui a été attribué ou qu'il a été annulé.

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 13 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

ANNEXE : LISTE DES PARAMÈTRES DE COMPATIBILITÉ DU VÉHICULE ET DU TRAIN AVEC L'ITINÉRAIRE PRÉVU POUR L'EXPLOITATION

Explications :

- Les tableaux ci-après sont basés sur le tableau D1 de l'appendice D à la STI Exploitation de l'Union européenne (règlement (UE) n° 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019).
- Le tableau D1 de l'appendice D à la STI Exploitation contient des références aux spécifications du RINF (règlement d'exécution (UE) n° 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE). Il n'existe pas de dispositions de la COTIF comparables aux spécifications du RINF et ces références n'ont donc pas pu être reprises comme références à des textes de la COTIF. Par conséquent, les textes pertinents des spécifications du RINF ont été inclus dans les tableaux (entre parenthèses et en italique dans la deuxième colonne).
- Les textes apparaissant sous certains tableaux sont à visée explicative et s'appuient sur le guide d'application de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer concernant les spécifications communes du RINF, dans sa version 1.5 du 29 juillet 2019.

Notes générales pour l'application :

1. Suivant les exigences de *compatibilité avec l'itinéraire*, l'entreprise ferroviaire peut assurer les contrôles de compatibilité avec l'itinéraire de certains paramètres lors de phases antérieures (c'est-à-dire pendant la procédure d'admission au trafic international ou pendant l'autorisation du véhicule selon le droit de l'UE).
2. Tous les paramètres doivent être contrôlés au niveau du véhicule : cette obligation est indiquée par un « X » dans la colonne « Niveau du véhicule ». Certains paramètres doivent être contrôlés lorsque la composition du train change, comme défini au point concernant la composition du train ; ces paramètres sont indiqués par un « X » dans la colonne « Niveau du train ».
3. Afin d'éviter la redondance d'essais, en ce qui concerne les paramètres « Charges de trafic et capacité de charge de l'infrastructure » et « Systèmes de détection des trains », les gestionnaires de l'infrastructure fournissent la liste des types de véhicules ou des véhicules compatibles avec l'itinéraire pour lequel leur compatibilité a déjà été vérifiée, si cette information est disponible.

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 14 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

1. CHARGES DE TRAFIC ET CAPACITÉ DE CHARGE DE L'INFRASTRUCTURE

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|---|
| Charges et masses statiques à l'essieu dans les situations de charge suivantes : - Masse de conception telle que définie dans la PTU LOC&PAS : <ul style="list-style-type: none"> o en ordre de marche, o en charge normale, o en charge exceptionnelle. - Le cas échéant, masse opérationnelle conformément à la norme EN 15663:2017-A1 2018 : <ul style="list-style-type: none"> o en ordre de marche, o en charge normale. Vitesse maximale par conception Longueur du véhicule Emplacement des essieux le long de l'unité (entraxe des essieux) Contrôle de la compatibilité statique des wagons Charge admissible pour les différentes catégories de ligne selon la PTU Wagons | Capacité de charge <i>(Combinaison associant la catégorie de ligne et la vitesse au point le plus faible de la voie.)</i> | X | X | Les contrôles de la compatibilité statique pour les véhicules et, le cas échéant conformément aux informations fournies par le gestionnaire de l'infrastructure, de la compatibilité dynamique pour les trains sont effectués conformément à la ou aux procédures prévues ou aux informations pertinentes fournies par le gestionnaire de l'infrastructure. Dans le cas des wagons de marchandises : Le contrôle statique de la compatibilité est effectué conformément aux points suivants de la norme EN 15528:2015 : 4 à 7, annexe A, annexe D, ou conformément aux spécifications techniques nationales applicables à condition qu'elles aient été notifiées en conformité avec l'article 12 des Règles uniformes APTU. |
| | Classification nationale de la capacité de charge | X | X | |
| | Conformité des structures avec le modèle de charge pour les lignes à grande vitesse (HSLM) <i>(Pour les sections de ligne sur lesquelles la vitesse maximale autorisée est de 200 km/h ou plus. Informations concernant la procédure à suivre pour effectuer la vérification de la compatibilité dynamique.)</i> | X | X | |
| | Localisation dans l'infrastructure ferroviaire des structures nécessitant des contrôles spécifiques <i>(Localisation des structures nécessitant des vérifications spécifiques.)</i> | X | X | |
| | Document(s) accompagnant la ou les procédures de contrôle de la compatibilité statique et dynamique avec l'itinéraire <i>(Informations provenant du gestionnaire d'infrastructure avec :</i> - les procédures précises de vérification de la compatibilité des itinéraires statiques et dynamiques ou - les informations pertinentes aux fins des vérifications des structures spécifiques.) | X | X | |

Explications générales pour la capacité de charge :

La capacité de charge correspond au point le plus faible de la voie concernée au sein de la section de ligne concernée (normalement un pont ou une autre structure de sous-voie). Elle est exprimée comme une combinaison associant la catégorie de ligne et la vitesse autorisée pour les trains exerçant les charges définies pour cette catégorie de ligne.

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 15 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

Le résultat de la classification des wagons est défini dans la norme EN 15528:2008 (annexe A), et est dénommé dans cette norme « Catégorie de ligne ».

Il s'agit de la capacité de l'infrastructure à supporter les charges verticales imposées par les véhicules circulant sur la ligne dans le cadre d'un service régulier, sous la forme d'une combinaison d'une catégorie de ligne et d'une vitesse autorisée selon la norme EN 15528:2008.

2. GABARIT

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|--|
| Gabarit du véhicule : - profils de référence pour lesquels le véhicule a été autorisé, - autres gabarits évalués. | Gabarit <i>(Gabarits tels que définis dans les normes ou autres gabarits nationaux particuliers, y compris la partie inférieure ou supérieure.)</i> | X | X | Comparaison des profils de référence déclarés entre le véhicule/le train et l'itinéraire prévu Pour les cas spécifiques visés : - aux points 7.3.2.1, 7.3.2.2 et 7.3.2.3 de la PTU LOC&PAS, - au point 7.3.2.2 de la STI LOC&PAS (1302/2014) de l'Union européenne, - aux points 7.7.17.2 et 7.7.17.9 de la STI Infrastructure (1299/2014) de l'Union européenne et, si disponible, de la PTU équivalente, et si des spécifications techniques nationales s'appliquent, une procédure particulière peut être appliquée pour le contrôle de la compatibilité avec l'itinéraire. À cette fin, le gestionnaire de l'infrastructure met à disposition les informations pertinentes. Le gestionnaire de l'infrastructure répertorie les points particuliers qui s'écartent du profil de référence déclaré dans les paramètres : gabarit. Remarque : Une discussion supplémentaire entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire peut être nécessaire pour le contrôle de ces points spécifiques. |
| | Localisation dans l'infrastructure ferroviaire des points particuliers nécessitant des contrôles spécifiques <i>(en raison d'un écart par rapport au gabarit visé au [premier] paramètre précédent)</i> | X | X | |
| | Document comportant la section transversale des points particuliers nécessitant des contrôles spécifiques <i>(Informations fournies par le gestionnaire d'infrastructure avec la section transversale des points particuliers nécessitant des vérifications spécifiques en raison de l'écart par rapport au gabarit visé au premier paramètre. Le cas échéant, des orientations relatives à la vérification du point particulier peuvent être jointes au document indiquant la section transversale.)</i> | X | X | |

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 16 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

Explications générales pour le gabarit de véhicule :

Ce paramètre couvre les gabarits mentionnés dans les normes EN ou inclus dans les réglementations nationales. La liste des gabarits nationaux devrait donner aussi précisément que possible des informations sur les gabarits.


Les gabarits BE1 à W6 sont mentionnés dans les normes EN ; tous les autres gabarits viennent des réglementations nationales. Exemples : S pour le système à écartement de voie de 1520 mm, FS pour l'Italie, IRL 1-3 pour l'Irlande, etc.

3. RAYON VERTICAL (VOIES DE SERVICE)

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|---|
| Rayon minimal en vertical : - capacité concernant le rayon de courbure convexe, - capacité concernant le rayon de courbure concave. | Rayon de courbure verticale minimal (concerne les voies de service) <i>(Rayon de la plus petite courbure verticale, exprimé en mètres.)</i> | X | | Comparaison du rayon de courbure verticale minimal déclaré entre le véhicule et l'itinéraire prévu. |

4. SYSTÈMES DE DÉTECTION DES TRAINS

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|--|
| Type de systèmes de détection des trains pour lequel le véhicule a été conçu et évalué | Type de système de détection des trains <i>(Indique les types de systèmes de détection des trains installés.)</i> | X | | Comparaison du type de système(s) de détection des trains déclaré entre le véhicule et l'itinéraire prévu. |
| | Types de circuits de voie ou de compteurs d'essieux pour lesquels des vérifications spécifiques sont nécessaires <i>(Indique les types de systèmes de détection des trains pour lesquels des vérifications spécifiques sont nécessaires.)</i> | X | | Remarque : Dans le cadre de l'admission du véhicule, sur la base des PTU et des règles nationales, la compatibilité technique entre le véhicule et tous les systèmes de détection des |

| | | | | |
|---|---|-------------------|----------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI | |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 17 sur 33 | |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN | Date : 1.3.2021 |

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|---|
| | Document comportant la ou les procédures relatives aux types de systèmes de détection des trains déclarés au paramètre précédent <i>(Informations provenant du gestionnaire d'infrastructure avec les procédures précises applicables aux vérifications spécifiques devant être réalisées pour garantir la compatibilité du véhicule avec les systèmes de détection des trains)</i> | X | | trains du ou des réseaux dans le domaine d'utilisation est vérifiée. Si nécessaire pour assurer la détection (p. ex. : problèmes de non-détection du véhicule en exploitation), des essais et/ou des contrôles pourraient être effectués après l'admission du véhicule, avec la participation de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire d'infrastructure. |
| | Section comportant une limitation de la détection des trains <i>(Contrôles spécifiques de la compatibilité avec l'itinéraire pour certaines sections du réseau)</i> | X | | |

5. DÉTECTION D'UNE SURCHAUFFE DES BOÎTES D'ESSIEUX


| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|---|--------------------------|--------------------|--|
| Contrôle de l'état des boîtes d'essieux | Existence d'une détection en bord de voie d'une surchauffe des boîtes d'essieux (DBC) | X | | Dans le cas de véhicules existants non conformes aux PTU : |
| | Le gestionnaire d'infrastructure indique si toutes les unités de détection de boîte chaude en bord de voie sont compatibles avec les véhicules dont la zone de détection est conforme à la PTU. Si une partie de l'itinéraire est équipée d'un système de DBC au sol compatible avec les véhicules dont la zone de détection est conforme à la PTU, le gestionnaire d'infrastructure informe les entreprises ferroviaires des interfaces de ce | X | | Comparaison de la conformité déclarée au système de détection de boîte chaude (DBC) en bord de voie entre le véhicule et l'itinéraire prévu, lorsque le ou les réseaux du domaine d'utilisation comprennent plusieurs types de DBC en bord de voie. Si le ou les réseaux du domaine d'utilisation sont composés d'un seul type de détecteur de boîte chaude en bord de voie, aucun contrôle de la compatibilité avec l'itinéraire n'est nécessaire. |

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 18 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|---|--------------------------|--------------------|---|
| | système de DBC avec les véhicules et des emplacements où sont montés les unités de DBC. | | | Remarque : Dans le cas de véhicules conformes aux PTU : La compatibilité avec les systèmes en bord de voie pour les réseaux d'un domaine d'utilisation est vérifiée avant l'admission au trafic international. Toute spécificité du réseau doit faire l'objet d'un cas spécifique. |

6. CARACTÉRISTIQUES DE CIRCULATION

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|--|
| Combinaison(s) de la vitesse maximale et de l'insuffisance de dévers maximale d'un véhicule (enveloppe opérationnelle pour laquelle le véhicule a fait l'objet d'une évaluation) Inclinaison du rail | Insuffisance de dévers <i>(Insuffisance maximale de dévers exprimée en millimètres et définie comme la différence entre le dévers appliqué et un dévers d'équilibre plus élevé que celui pour lequel la voie a été conçue.)</i> | X | | Comparaison de la combinaison de la vitesse maximale, de l'insuffisance de dévers et de l'inclinaison du rail maximales par rapport auxquelles le véhicule est évalué, avec l'insuffisance de dévers, la vitesse et l'inclinaison du rail déclarées dans les informations fournies par le gestionnaire de l'infrastructure. Si les caractéristiques du véhicule ne correspondent pas aux caractéristiques de l'infrastructure et que la compatibilité du véhicule avec l'itinéraire pourrait s'en trouver compromise, le gestionnaire de l'infrastructure indique, si possible dans un délai d'un mois, gratuitement et sous format électronique, la combinaison exacte de vitesse et d'insuffisance de dévers pour les points spécifiques dans laquelle la compatibilité pourrait être compromise. |
| | Vitesse maximale autorisée <i>(Vitesse opérationnelle nominale maximale sur la ligne résultant des caractéristiques des sous-systèmes « infrastructure », « énergie » et « contrôle-commande et signalisation », exprimée en kilomètres/heure.)</i> | X | | |
| | Inclinaison du rail <i>(Angle définissant l'inclinaison d'un rail par rapport à la surface de roulement.)</i> | X | | |

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 19 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|---|--------------------------|--------------------|--|
| | | | | Remarque : L'entreprise ferroviaire devrait tenir compte des résultats des contrôles pour la préparation du livret de ligne. Des conditions d'exploitation pourraient être imposées à la suite de ce contrôle (p. ex. limitation de vitesse pour une section de ligne). |

Explications générales pour l'inclinaison du rail :

Dans la plupart des cas, l'inclinaison du rail est exprimée par une valeur pour des réseaux entiers. Toutefois, pour garantir la compatibilité avec des sections particulières, il est nécessaire de vérifier en détail la compatibilité du véhicule avec ces sections de lignes, y compris dans le cas où une section de ligne a plusieurs valeurs différentes. L'inclinaison du rail est un angle définissant l'inclinaison du champignon d'un rail monté dans la voie par rapport au plan des rails (surface de roulement), égal à l'angle entre l'axe de symétrie du rail (ou d'un rail symétrique équivalent ayant le même profil de champignon) et la perpendiculaire au plan des rails.

7. ESSIEU MONTÉ

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|---|--------------------------|--------------------|--|
| Gabarit d'essieu monté | Écartement nominal de voie <i>(Indique en millimètres une valeur unique identifiant l'écartement de voie.)</i> | X | | Comparaison de l'écartement des essieux montés avec l'écartement de voie de l'itinéraire prévu. |
| Diamètre minimal des roues en service | Diamètre minimal des roues pour les traversées à pointes fixes <i>(La lacune maximale dans la traversée à pointes fixes est fondée sur un diamètre minimal de roue lors de l'utilisation, exprimé en millimètres.)</i> | X | | Comparaison du diamètre minimal des roues entre le véhicule et l'itinéraire prévu. |

| | | | | |
|---|---|-------------------|----------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI | |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 20 sur 33 | |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN | Date : 1.3.2021 |

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|---|--------------------------|--------------------|---|
| Type d'installations de changement de marche pour lesquelles le véhicule est conçu | Localisation géographique du point d'exploitation <i>(Coordonnées géographiques exprimées en degrés décimaux normalement associées au centre du point opérationnel.)</i> | X | | Comparaison du ou des types d'installations de changement d'écartement de voie pour le ou lesquels le véhicule est conçu avec le ou les types d'installations de changement d'écartement de l'itinéraire prévu. |
| | Type(s) d'installation(s) de changement d'écartement <i>(Type d'équipement de changement d'écartement de voie.)</i> | X | | |


Explications générales pour l'écartement nominal de voie :

En cas de voie à rails multiples, un ensemble de données doit être publié séparément pour chaque paire de rails devant être exploitée comme voie séparée (il doit apparaître clairement à quelle paire de rails renvoie l'ensemble de paramètres).

La valeur minimale de diamètre des roues est de 330 mm et cette valeur doit être utilisée comme valeur par défaut, sauf indication contraire.

8. COURBURE MINIMALE

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|---|
| Capacité concernant le rayon de courbure horizontale minimal | Rayon de courbure horizontale minimal <i>(Rayon de la plus petite courbure en plan, exprimé en mètres.)</i> | X | X | Comparaison du rayon de courbure horizontale minimal entre le véhicule et l'itinéraire prévu. |

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 21 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

9. FREINAGE

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|--|--|--------------------------|--------------------|---|
| Freinage d'urgence et freinage de service maximal. Distance d'arrêt, décélération maximale, pour la condition de charge « masse de conception en charge normale » à la vitesse maximale par conception Dans le cas d'une exploitation générale ¹ , en plus des données ci-dessus : pourcentage de poids-frein (lambda) | Distance de freinage maximale exigée <i>(Exprime en mètres la valeur maximale de la distance de freinage d'un train pour la vitesse maximale de la ligne.)</i> | X | X | Dans le cas d'une composition prédéfinie [visée à la section 2.2.1 de la PTU LOC&PAS] : Comparaison de la distance d'arrêt déclarée et de la décélération maximale du train entre le matériel roulant et l'itinéraire prévu pour chaque condition de charge par vitesse maximale par conception. Dans le cas d'une exploitation générale ¹ : Pas de procédure spécifique suggérée, relève du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire. |
| | Profil des pentes et rampes <i>(Séquence énumérant les valeurs des pentes et des rampes ainsi que l'emplacement des modifications de pentes et de rampes.)</i> | X | X | |
| | Vitesse maximale autorisée <i>(Vitesse opérationnelle nominale maximale sur la ligne résultant des caractéristiques des sous-systèmes « infrastructure », « énergie » et « contrôle-commande et signalisation », exprimée en kilomètres/heure.)</i> | X | X | |
| | Décélération maximale du train <i>(Limite de résistance longitudinale de la voie, indiquée sous la forme d'une décélération maximale autorisée pour le train et exprimée en mètres par seconde carrée.)</i> | X | X | |
| | Informations supplémentaires mises à disposition par le gestionnaire de l'infrastructure Les informations supplémentaires mentionnées au point 4.2, 2), sont mises ou non à disposition par le gestionnaire de l'infrastructure (O/N). Si oui : Référence aux informations concernant les performances de freinage mises à disposition par le gestionnaire d'infrastructure | X | X | |

¹ Exploitation générale : on parle d'« exploitation générale » pour une unité lorsque celle-ci est destinée à être couplée à d'autres unités dans une composition de train non définie durant la phase de conception.

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 22 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|--|
| Capacité thermique : - cas de référence de la PTU ; - si aucun cas de référence n'est indiqué, capacité thermique exprimée en termes de : <ul style="list-style-type: none"> o vitesse, o pentes et rampes, o distance, o temps (si la distance n'est pas indiquée). | Profil des pentes et rampes <i>(Séquence énumérant les valeurs des pentes et des rampes ainsi que l'emplacement des modifications de pentes et de rampes.)</i> | X | | Comparaison du cas de référence du véhicule avec les caractéristiques de l'itinéraire prévu. Remarque : Les informations fournies par le GI indiquent l'emplacement des modifications en km ; la déclivité et la longueur associée peuvent être calculées par extraction de données. |
| | Vitesse maximale autorisée <i>(Vitesse opérationnelle nominale maximale sur la ligne résultant des caractéristiques des sous-systèmes « infrastructure », « énergie » et « contrôle-commande et signalisation », exprimée en kilomètres/heure.)</i> | X | | |
| Pente et rampe maximale sur laquelle l'unité est maintenue immobilisée par les seuls freins de stationnement (si le véhicule en est équipé) | Profil des pentes et rampes <i>(Séquence énumérant les valeurs des pentes et des rampes ainsi que l'emplacement des modifications de pentes et de rampes.)</i> | X | X | Comparaison du profil des pentes et rampes maximum déclaré entre le véhicule et l'itinéraire prévu. Remarque : Le système de gestion de la sécurité de l'EF devrait tenir compte du résultat de la comparaison (par exemple, utilisation de moyens supplémentaires). |
| | Pentes et rampes pour les voies de garage <i>(Valeur maximale des pentes et rampes exprimée en millimètres par mètre.)</i> | X | X | |


Explications générales pour les pentes et rampes (les données sur les valeurs des pentes et rampes sont fournies sous la forme d'une chaîne d'informations) :

Pentes et rampes (emplacements) : Le premier emplacement correspondant au début de la première valeur de déclivité est le point central du point opérationnel de départ. S'il y a plusieurs valeurs de déclivité, le paramètre est répété. Le dernier emplacement correspond au point où débute la dernière valeur de déclivité. Cette valeur est disponible jusqu'à la fin du point central du point opérationnel final.

La déclivité est exprimée en mm/m ; l'emplacement est exprimé en km de ligne. Une déclivité positive (montée) est marquée par le signe « + », une déclivité négative (descente) par « - ». L'ordre de la séquence est déterminé par le sens normal de circulation sur la voie concernée. Si la circulation se fait dans les deux sens, alors la séquence suit les points kilométriques de la ligne dans l'ordre croissant.

Les changements de déclivité ne sont enregistrés que dans la mesure où cela est nécessaire pour les calculs de circulation du train (la longueur minimale de déclivité constante est de 500 m, le changement minimal de valeur de pente de 0,5 mm/m).

La précision requise pour les valeurs de déclivité est de 0,5 mm/m ; pour l'emplacement des changements de déclivité, la précision requise est de 10 m. Les points de changement de déclivité sont les points d'intersection verticale de chaque courbe verticale.

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 23 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

10. FREIN MAGNÉTIQUE

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|--|
| Possibilité d'empêcher l'utilisation du frein magnétique (uniquement si le véhicule en est équipé) | Utilisation de freins magnétiques <i>(Indique les limites relatives à l'utilisation de freins magnétiques.)</i> | X | | Vérification de si l'utilisation de freins magnétiques est autorisée sur l'itinéraire prévu. Remarques : Lorsque l'utilisation de freins magnétiques est autorisée, le GI fournit les conditions de leur utilisation. Le système de gestion de la sécurité de l'EF devrait tenir compte du résultat du contrôle (p. ex. en empêchant l'utilisation des freins magnétiques sur la section de ligne). |
| | Document exposant les conditions d'utilisation des freins magnétiques. <i>(Informations du GI comportant les conditions d'utilisation des freins magnétiques visés au point précédent.)</i> | X | | |

11. FREIN À COURANTS DE FOUCAULT

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|---|
| Possibilité d'empêcher l'utilisation du frein à courants de Foucault (uniquement si le véhicule en est équipé) | Utilisation de freins à courants de Foucault <i>(Indique les limites relatives à l'utilisation des freins à courants de Foucault.)</i> | X | | Vérification de si l'utilisation de freins à courants de Foucault est autorisée sur l'itinéraire prévu. Remarques : Lorsque l'utilisation de freins à courants de Foucault est autorisée, le GI fournit les conditions de leur utilisation. Le système de gestion de la sécurité de l'EF devrait tenir compte du résultat du contrôle (p. ex. en empêchant l'utilisation des freins à courants de Foucault sur la section de ligne). |
| | Document présentant les conditions d'utilisation du frein à courants de Foucault. <i>(Informations du GI comportant les conditions d'utilisation des freins à courants de Foucault visés au point précédent.)</i> | X | | |


| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 24 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

12. CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|---|--------------------------|--------------------|--|
| Plage de température | Plage de température <i>(Plage de température conforme à la PTU LOC&PAS, permettant le libre accès à la ligne.)</i> | X | | Comparaison de la plage de température déclarée entre le véhicule et l'itinéraire prévu. Remarque : Le système de gestion de la sécurité de l'EF envisage toute restriction éventuelle dans les cas où la comparaison montre une divergence par rapport à la plage de température. |
| Conditions de neige, glace et grêle | Existence de conditions climatiques rigoureuses <i>(Indique si, sur la base du point 4.2.6.1.2 de la PTU LOC&PAS, les conditions climatiques sur la ligne sont rigoureuses.)</i> | X | | Comparaison des « conditions de neige, glace et grêle » déclarées avec l'« existence de conditions climatiques rigoureuses » sur l'itinéraire prévu. Remarque : Le système de gestion de la sécurité de l'EF envisage toute restriction éventuelle. Discussion entre l'EF et le GI afin de définir les éventuelles restrictions. |

13. TENSIONS ET FRÉQUENCES

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|---|
| Système d'alimentation en énergie : - tension et fréquence nominales, - type de système de lignes de contact. | Type de système de lignes de contact <i>(Indique le type de système de lignes de contact.)</i> | X | | Comparaison de la tension déclarée entre le véhicule et l'itinéraire prévu pour le système d'alimentation en énergie de traction (tension et fréquence nominales) et le type de système de lignes de contact. |
| | Système d'alimentation en énergie (tension et fréquence) <i>(Précise le système d'alimentation en énergie de traction [tension nominale et fréquence].)</i> | X | | |

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 25 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |


| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|---|
| | Système d'alimentation en énergie conforme aux STI (oui/non) Concerne uniquement les États membres de l'UE | X | | |

14. FREINAGE PAR RÉCUPÉRATION

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|--|
| Possibilité d'empêcher l'utilisation du frein par récupération (uniquement si le véhicule est équipé d'un frein par récupération) | Autorisation de freinage par récupération <i>(Indique si le freinage par récupération est autorisé, non autorisé, ou autorisé dans des conditions particulières.)</i> | X | | Vérification de si l'utilisation du freinage par récupération est autorisée sur l'itinéraire prévu ou dans des conditions spécifiques. Remarque : Le système de gestion de la sécurité de l'EF devrait tenir compte du résultat du contrôle (p. ex. en empêchant l'utilisation du frein par récupération sur la section de ligne). |

15. LIMITATION DU COURANT

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|--|
| Unités électriques équipées d'un dispositif de limitation du courant ou de l'alimentation | Dispositif de limitation du courant ou de l'alimentation à bord <i>(Indique si un dispositif de limitation du courant ou de l'alimentation est exigé à bord.)</i> | X | | Vérification de si l'itinéraire prévu exige que le véhicule soit équipé d'un dispositif de limitation du courant ou de l'alimentation. |

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 26 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |


| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|---|--------------------|-----------------|--|
| | | | | Remarque : Le matériel roulant conforme à la PTU d'une puissance maximale supérieure à 2 MW est équipé d'un dispositif de limitation du courant ou de l'alimentation. |

16. PANTOGRAPHE

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|--|---|--------------------|-----------------|--|
| Courant maximal à l'arrêt par pantographe, pour chacun des systèmes à courant continu dont le véhicule est équipé | Courant maximal à l'arrêt par pantographe <i>(Indique le courant maximal autorisé pour le train à l'arrêt pour les systèmes CC, exprimé en ampères.)</i> | X | | Comparaison du courant maximal à l'arrêt par pantographe déclaré, pour chacun des systèmes à courant continu, entre le véhicule et l'itinéraire prévu. |
| Hauteur d'interaction du pantographe avec les fils de contact (au-dessus de la surface supérieure du rail), pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie dont le véhicule est équipé | Hauteur maximale du fil de contact <i>(Indique la hauteur maximale du fil de contact, exprimée en mètres avec une précision de 0,01 m.)</i> | X | | Comparaison de la hauteur d'interaction du pantographe avec les fils de contact, pour chaque système d'alimentation en énergie, entre le véhicule et l'itinéraire prévu. |
| | Hauteur minimale du fil de contact <i>(Indique la hauteur minimale du fil de contact, exprimée en mètres avec une précision de 0,01 m.)</i> | X | | |
| Archet, pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie dont le véhicule est équipé | Archets conformes à la PTU acceptés <i>(Indique les archets conformes à la PTU dont l'utilisation est autorisée.)</i> | X | | Comparaison de la géométrie des archets (y compris cornes isolantes ou conductrices pour les archets de 1 950 mm), pour chaque système d'alimentation en énergie, entre le véhicule et l'itinéraire prévu. |
| | Autres archets acceptés <i>(Indique les archets dont l'utilisation est autorisée.)</i> | X | | |
| Matériau autorisé pour les bandes de frottement du pantographe dont le véhicule peut être équipé, pour chacun des systèmes | Matériau autorisé pour les bandes de frottement <i>(Indique le matériau dont l'utilisation est autorisée pour les bandes de frottement.)</i> | X | | Comparaison du matériau pour les bandes de frottement du pantographe, pour chaque système d'alimentation en énergie, entre le véhicule et l'itinéraire prévu. |

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 27 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|---|
| d'alimentation en énergie dont le véhicule est équipé | | | | |
| Courbe de l'effort de contact moyen | Effort de contact autorisé <i>(Indique l'effort de contact autorisé, exprimé en newtons.)</i> | X | | <p>Comparaison de l'effort de contact moyen entre le véhicule et l'itinéraire prévu :</p> <p>Dans le cas de véhicules conformes aux PTU appelés à circuler sur des lignes non conformes aux PTU : comparaison de l'effort de contact moyen entre le véhicule et l'itinéraire prévu, pour chaque tension.</p> <p>Dans le cas de véhicules existants non conformes aux PTU : comparaison du contact moyen entre le véhicule et l'itinéraire prévu, pour chaque tension.</p> <p>Remarque : Un véhicule conforme aux PTU est autorisé avec un effort de contact moyen compris dans les valeurs limites définies dans la norme EN 50367:2012, tableau 6.</p> |
| <p>Nombre de pantographes en contact avec la ligne aérienne de contact (pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie dont le véhicule est équipé)</p> <p>Distance la plus courte entre deux pantographes en contact avec la ligne aérienne de contact (pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie dont le véhicule est équipé ; pour une exploitation simple et, le cas échéant, multiple) (uniquement si le nombre de pantographes en position soulevée est supérieur à 1)</p> | <p>Exigences en matière de nombre de pantographes en position soulevée et d'espacement entre eux, pour la vitesse donnée <i>(Indique le nombre maximal de pantographes levés autorisé par train ainsi que l'espacement minimal entre archets adjacents, d'axe médian à axe médian, exprimé en mètres, pour la vitesse donnée.)</i></p> | X | X | <p>Dans le cas d'une composition prédéfinie [visée à la section 2.2.1 de la PTU LOC&PAS] :</p> <p>Pour chaque système d'alimentation en énergie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comparaison du nombre de pantographes du véhicule en contact avec la ligne aérienne de contact et l'itinéraire prévu. - Comparaison de la distance la plus courte entre deux pantographes en contact avec la ligne aérienne de contact sur le véhicule et l'itinéraire prévu. |

| | | | |
|---|---|---------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 28 sur 33 |
| Statut : Proposition | TECH-20039 Annexe | Original : EN | Date : 1.3.2021 |

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|--|--|--------------------------|--------------------|--|
| Type de ligne aérienne de contact utilisé pour le test de performances de captage de courant (pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie dont le véhicule est équipé) (uniquement si le nombre de pantographes en position soulevée est supérieur à 1) | | | | <p>Dans le cas d'une exploitation générale² : Relève du système de gestion de la sécurité de l'EF, compte tenu des conditions imposées par le GI.</p> <p>Remarque : Le résultat de la comparaison, concernant une distance minimale entre deux pantographes levés, peut entraîner une contrainte opérationnelle pour le véhicule; à envisager par le système de gestion de la sécurité de l'EF (par exemple, obligation d'abaisser un pantographe sur une unité multiple électrique à deux pantographes levés).</p> |
| Dispositif de descente automatique monté (pour chacun des systèmes d'alimentation en énergie dont le véhicule est équipé) | Dispositif de descente automatique exigé <i>(Indique si un dispositif de descente automatique (DDA) est exigé sur le véhicule.)</i> | X | | Vérification de si le ou les itinéraires prévus exigent que le véhicule soit équipé d'un dispositif de descente automatique. |
| Distance entre la cabine et le pantographe pour unité réversible ou multiple | Distance entre le panneau et la fin de la section de séparation de phases | | X | <p>Compatibilité à vérifier seulement sur les itinéraires où ce paramètre est applicable, p. ex. sur la base d'un cas spécifique. Vérification de la compatibilité du positionnement des panneaux indiquant la place où le conducteur est autorisé à lever les pantographes ou à couper le disjoncteur sur le ou les itinéraires prévus avec la distance entre la cabine et le pantographe pour l'unité réversible ou multiple.</p> <p>En cas d'incompatibilité, le panneau doit être déplacé et installé à distance suffisante pour garantir que les conducteurs ne lèvent pas les pantographes trop tôt.</p> |

² Exploitation générale : on parle d'« exploitation générale » pour une unité lorsque celle-ci est destinée à être couplée à d'autres unités dans une composition de train non définie durant la phase de conception.

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 29 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

Explications sur la définition de courant maximal à l'arrêt par pantographe : Paramètre lié au courant prélevé par le véhicule lorsqu'il n'est pas en mode traction ou régénération, par exemple préchauffage, climatisation, etc.

Le paramètre concernant les archets peut contenir plus d'un pantographe défini dans la PTU LOC&PAS. Ces pantographes sont présentés en répétant le paramètre avec une sélection unique. En cas de déclaration d'acceptation des archets de 1950 mm (type 1), tant les cornes isolantes que conductrices sont acceptées.

Pour le paramètre concernant l'effort de contact autorisé, l'effort est indiqué sous la forme soit d'une valeur de l'effort statique et de l'effort maximal exprimée en newtons, soit d'une formule exprimant la fonction de la vitesse. La formule représente la courbe de la valeur de l'effort de contact en fonction de la vitesse. L'effort statique et l'effort maximal sont indiqués uniquement pour la vitesse maximale autorisée de la ligne.

17. COMPATIBILITÉ AVEC LES TUNNELS

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|---|--------------------------|--------------------|---|
| Catégorie de sécurité incendie | Catégorie de sécurité incendie exigée pour le matériel roulant <i>(Catégorisation indiquant dans quelle mesure un train de voyageurs avec un feu à bord peut poursuivre sa marche pendant un laps de temps déterminé.)</i> | X | | Comparaison entre la catégorie de sécurité incendie du véhicule et l'itinéraire prévu. |
| | Catégorie nationale de sécurité incendie exigée pour le matériel roulant <i>(Catégorisation indiquant dans quelle mesure un train de voyageurs avec un feu à bord peut poursuivre sa marche pendant un laps de temps déterminé – conformément à la réglementation nationale en vigueur, le cas échéant.)</i> | X | | |

Explications générales pour « tunnel » :

Le terme « tunnel » s'entend comme une section de ligne avec des conditions particulières. S'il y a plusieurs voies dans le même tunnel, les données relatives à ce tunnel sont répétées dans la description de chaque voie. D'autre part, si une voie traverse plusieurs tunnels, chacun de ces tunnels est décrit séparément dans la description de la voie.

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 30 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

18. LONGUEUR DU TRAIN

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|---|--------------------------|--------------------|--|
| Longueur du train | Longueur de voie de service utilisable <i>(Longueur totale de la voie de garage/de service, exprimée en mètres, où les trains peuvent stationner en toute sécurité.)</i> | X | X | <p>Dans le cas d'une composition fixe ou prédéfinie [visée à la section 2.2.1 de la PTU LOC&PAS] :</p> <p>Comparaison de la longueur des unités (en exploitation simple ou multiple) avec la ou les longueurs des voies de service et des quais sur l'itinéraire prévu.</p> <p>Dans le cas d'une exploitation générale³ :</p> <p>Vérification de la longueur du train composé par rapport à la ou aux longueurs des voies de service et des quais sur l'itinéraire prévu.</p> <p>Remarque :</p> <p>L'EF devrait tenir compte des résultats du contrôle dans son système de gestion de la sécurité. Des conditions d'exploitation peuvent être imposées à la suite de ce contrôle.</p> |
| | Longueur de quai utilisable <i>(Indique la longueur maximale continue [exprimée en mètres] de la partie du quai devant laquelle un train est supposé rester à l'arrêt dans les conditions normales de fonctionnement pour permettre aux voyageurs de monter à bord et de débarquer, en tenant dûment compte des tolérances d'arrêt.)</i> | X | X | |

19. HAUTEUR DES QUAIS ET ACCÈS ET SORTIE

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|---|--------------------------|--------------------|--|
| Hauteur des quais pour lesquels le véhicule est conçu | Hauteur de quai | X | | Comparaison de la hauteur des quais entre le véhicule et l'itinéraire prévu. |

³ Exploitation générale : on parle d'« exploitation générale » pour une unité lorsque celle-ci est destinée à être couplée à d'autres unités dans une composition de train non définie durant la phase de conception.

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 31 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|--|
| | <i>(Distance entre la surface supérieure du quai et la surface de roulement de la voie adjacente. Il s'agit de la valeur nominale, exprimée en millimètres.)</i> | | | Remarque : L'EF devrait tenir compte des résultats du contrôle dans son système de gestion de la sécurité. Des conditions d'exploitation peuvent être imposées à la suite de ce contrôle. |

Les dimensions des quais sont toujours en relation avec une voie adjacente à la fois. Ainsi, si deux voies longent un même quai, ce quai est divisé en deux quais ou plus pour avoir une description précise de chacun.

20. ETCS

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|---|--------------------------|--------------------|---|
| Compatibilité avec le système ETCS | Compatibilité avec le système ETCS <i>(Utilisation des exigences de l'ETCS pour démontrer la compatibilité technique.)</i> | X | | Vérification que la valeur de compatibilité du système ETCS fournie par le GI correspond à celle indiquée dans l'admission ou l'autorisation du véhicule. |
| Intégrité du train | Confirmation à bord de l'intégrité du train nécessaire pour l'accès à la ligne <i>(Indique si une confirmation de l'intégrité du train par un système embarqué est requise pour avoir accès à la ligne pour des motifs de sécurité.)</i> | X | X | Vérification que le véhicule/train est en mesure de confirmer l'intégrité du train si l'équipement au sol le requiert. |

Concernant la compatibilité avec le système ETCS, le GI, avec l'aide de ses fournisseurs, met à la disposition de la ou des EF la définition de l'ensemble des contrôles servant à démontrer la compatibilité technique, ainsi que la ou les valeurs correspondantes des exigences de compatibilité avec le système ETCS sur son réseau.

| | | | |
|---|---|-------------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 32 sur 33 |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN |
| | | | Date : 1.3.2021 |

21. GSM-R

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|--|
| Compatibilité avec les systèmes radio « voix » | Compatibilité avec les systèmes radio « voix » <i>(Utilisation des exigences du système radio pour démontrer la compatibilité technique de la fonction « voix ».)</i> | X | | Vérification que la valeur de compatibilité du système radio « voix » fournie par le GI correspond à celle indiquée dans l'admission ou l'autorisation du véhicule. |
| Compatibilité avec les systèmes radio « données » | Compatibilité avec les systèmes radio « données » <i>(Utilisation des exigences du système radio pour démontrer la compatibilité technique de la fonction « données ».)</i> | X | | Vérification que la valeur de compatibilité du système radio « données » fournie par le GI correspond à celle indiquée dans l'admission ou l'autorisation du véhicule. |
| Carte SIM Réseau domestique GSM-R | Réseaux GSM-R couverts par un accord d'itinérance <i>(Liste des réseaux GSM-R couverts par un accord d'itinérance.)</i> | X | | Vérification que le réseau d'origine de la carte SIM GSM-R figure dans la liste des réseaux GSM-R avec lesquels existe un accord d'itinérance pour toutes les sections de l'itinéraire. À réaliser pour toutes les cartes SIM du véhicule (voix et données). |
| Prise en charge de la carte SIM du groupe ID 555 | Utilisation du groupe 555 <i>(Indique si le groupe 555 est utilisé.)</i> | X | | Vérification que l'ID de groupe 555 est utilisé en bord de voie. S'il n'est pas configuré à bord, d'autres procédures opérationnelles doivent être établies préalablement avec le GI. |

Concernant les valeurs de compatibilité avec le système radio « données » et « voix », le GI, avec l'aide de ses fournisseurs, met à la disposition de la ou des EF la définition de l'ensemble des contrôles servant à démontrer la compatibilité technique, ainsi que la ou les valeurs correspondantes des exigences de compatibilité avec le système radio « voix » et/ou « données » sur son réseau.

Concernant le réseau d'origine de la carte SIM GSM-R, le GI met à disposition de la ou des EF la liste des réseaux GSM-R couverts par un accord d'itinérance. Pour la compatibilité de l'itinéraire et la simplicité, le GI déclare son propre réseau dans cette liste de sorte que les EF puissent vérifier la compatibilité de manière systématique. Pour les services « voix », l'itinérance pour les commutateurs de circuit est applicable. Pour l'ETCS, tant que l'itinérance pour les commutateurs de circuit est assurée, l'interopérabilité est garantie. Une liste des réseaux GSM-R couverts par un accord d'itinérance existe, gérée par l'UIC. Les GI membres de l'UIC veille à la cohérence des deux listes.

| | | | | |
|---|---|-------------------|----------------|-----------------|
|  OTIF | Prescription technique uniforme (PTU) | | PTU CTCI | |
| | COMPOSITION DU TRAIN ET CONTRÔLES DE COMPATIBILITÉ AVEC L'ITINÉRAIRE | | Page 33 sur 33 | |
| Statut : Proposition | | TECH-20039 Annexe | Original : EN | Date : 1.3.2021 |

22. CLASSE B

| Informations sur le véhicule (extraites du RETVA, du dossier technique ou obtenues par tout autre moyen d'information approprié) | Informations sur l'itinéraire fournies par le gestionnaire de l'infrastructure | Niveau du véhicule | Niveau du train | Procédure pour vérifier la compatibilité du véhicule et du train avec l'itinéraire prévu pour l'exploitation |
|---|--|--------------------------|--------------------|--|
| Système existant de protection des trains de classe B | Systèmes existants de protection des trains <i>(Indique quel système de classe B est installé.)</i> | X | | Comparaison du nom et de la version du système existant de protection des trains de classe B. |
| Système radio existant de classe B | Système radio existant <i>(Indique les systèmes radio existants installés.)</i> | X | | Comparaison du nom et de la version du système radio existant de classe B. |