



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-23013-CTE15-8.3

17.04.2023

Original : EN

15^E SESSION

Prochaine étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et
ATMF

1. INTRODUCTION

À sa 14^e session (Berne, 14-15 juin 2022), la Commission d'experts techniques (CTE) a discuté du document intitulé « Rapport d'avancement sur la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF par les États parties » ([TECH-22010](#)), qui portait sur la première étape de la veille et de l'évaluation.

La CTE a demandé au WG TECH d'élaborer des approches en matière de veille et d'évaluation pour :

1. essayer d'obtenir un meilleur aperçu de la manière dont les véhicules sont utilisés en trafic international et des volumes de circulation en impliquant les organismes représentatifs du secteur (par exemple, CER, ERFA, UIC et UIP) ;
2. comprendre comment, dans la pratique, les organismes d'évaluation appliquent les règles et procédures d'évaluation des véhicules ou des types de véhicules pour vérifier s'ils sont conformes aux prescriptions techniques uniformes (PTU) ;
3. comprendre comment, dans la pratique, les autorités compétentes appliquent les règles et procédures de délivrance des admissions de véhicules ;
4. se faire une idée de la pertinence de la conformité aux PTU en ce qui concerne l'autorisation d'utilisation en trafic national dans les États parties.

L'annexe au présent document suggère de possibles questions qui pourraient être adressées aux parties prenantes qui interviennent dans l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international ou qui en dépendent. Ces sujets et questions pouvaient être abordés soit sous la forme de questionnaires, soit lors de discussions avec les parties prenantes, soit une combinaison des deux. À ses 46^e (Berne, 16 juin 2022) et 47^e sessions (Berne, 7 septembre 2022), le WG TECH a examiné les projets de ce qui allait devenir l'annexe au présent document. Le WG TECH a indiqué qu'en plus des réponses des acteurs, organismes d'évaluation, autorités compétentes, etc., les impressions du Secrétariat sur la mise en œuvre des RU APTU et ATMF étaient également précieuses et devraient donc elles-aussi être prises en compte. Par exemple, le Secrétariat pourrait obtenir un aperçu général de la connaissance et du niveau de compréhension des règles.

2. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Sur la base des RU APTU et ATMF et de leurs annexes et PTU, tous les États parties devraient accepter les preuves de vérification et certificats techniques délivrés conformément aux Règles uniformes, quel que soit l'État partie émetteur. En pratique, ils devraient accepter les véhicules en trafic international¹ qui satisfont aux règles applicables de la COTIF. Les États parties devraient pouvoir avoir l'assurance que tous les autres États parties, y compris les acteurs sis sur leurs territoires, mettent en œuvre et appliquent toutes les dispositions pleinement et correctement. La veille et l'évaluation peuvent aider à asseoir cette assurance, ou révéler les possibilités d'amélioration des dispositions.

Les RU ATMF établissent les principes, les objectifs et les procédures pour l'admission technique des véhicules ferroviaires de sorte qu'ils puissent être utilisés en trafic international. Les exigences techniques devant être satisfaites pour l'admission technique sont définies dans les PTU qui sont adoptées conformément au RU APTU.

La procédure pour l'admission technique d'un véhicule implique le demandeur (p. ex. le constructeur), un organisme d'évaluation et l'autorité compétente. L'admission technique est documenté dans des certificats délivrés par les autorités compétentes. Il incombe aux détenteurs de véhicules de s'assurer que les véhicules continuent à satisfaire aux règles pendant toute leur durée de service.

¹ Aux fins du présent document, on entend par « trafic international » l'utilisation de véhicules dans le champ d'application des RU ATMF et APTU pour le trafic entre les États parties membres et non membres de l'UE, ainsi que pour le trafic entre les États parties non membres de l'UE. Le trafic entre les seuls États parties membres de l'UE (sans transit via un État partie non membre de l'UE) n'est pas inclus car c'est le droit de l'UE qui s'applique à ce type de trafic.

L'UE et l'OTIF ont harmonisé un grand nombre de leurs règles pour l'approbation des véhicules ferroviaires. Cela devrait faciliter l'acceptation des véhicules en trafic international et éviter que des autorisations ou admissions répétées soient nécessaires.

De manière générale, le but de la prochaine étape de la veille et de l'évaluation est de comprendre comment les règles sont appliquées dans la pratique, de recueillir des retours d'expérience sur toute la procédure, d'apprécier l'utilité des dispositions en pratique et d'identifier d'éventuelles faiblesses dans les dispositions de la COTIF.

Il est important de noter que la veille et l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF ne débouchera pas sur une évaluation (implicite) du droit national des États ou du droit de l'UE.

3. MÉTHODOLOGIE PROPOSÉE

La méthodologie proposée pour cette seconde étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF est similaire à celle de la première étape. À sa 14^e session, la CTE a défini quatre sujets (voir introduction) sur lesquels la deuxième étape devrait être centrée.

À partir de propositions du Secrétariat présentées dans deux versions consécutives du document de travail TECH-22024², le WG TECH a formulé des questions à adresser à des parties prenantes particulières concernant chacun des quatre sujets (voir annexe).

PROPOSITIONS DE DÉCISIONS

- La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-23013-CTE15-8.3 concernant la prochaine étape de la veille et de l'évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF.
- La Commission d'experts techniques demande au Secrétariat d'envoyer les quatre questionnaires à l'annexe au document TECH-23013-CTE15-8.3 aux entités qui y sont identifiées. De plus, il invite le Secrétariat de l'OTIF à contacter le cas échéant ces entités pour des discussions bilatérales si celles-ci peuvent aider à mieux comprendre la situation.
- La Commission d'experts techniques demande aux destinataires des questionnaires d'avoir l'obligeance d'y répondre dans les trois mois à compter de leur réception et de fournir des informations supplémentaires pertinentes sur demande du Secrétariat de l'OTIF.
- La Commission d'experts techniques demande au Secrétariat de l'OTIF de synthétiser les informations reçues sous la forme d'un rapport d'avancement et, le cas échéant, d'y intégrer ces propres impressions concernant les sujets des questionnaires.

² Les deux versions du document de travail sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF : http://otif.org/en/?page_id=7302 (en anglais uniquement).

ANNEXE AU DOCUMENT TECH-23013-CTE15-8.3

Veille et évaluation de la mise en œuvre des RU APTU et ATMF

Sujets, objectifs et questions

PARTIE 1

Utilisation des véhicules

Objectif

Essayer d'obtenir un meilleur aperçu de la manière dont les véhicules sont utilisés en trafic international et des volumes de circulation en impliquant les organismes représentatifs du secteur.

Informations contextuelles

La première étape de la veille et de l'évaluation a impliqué les seuls États membres. Entre autres sujets, il leur a été demandé de fournir des données sur les véhicules et leur utilisation. Des informations ont pu être obtenues sur un certain nombre de véhicules adaptés au trafic international, mais pas sur la manière dont ces véhicules sont effectivement utilisés dans la pratique. L'implication d'organismes représentatifs du secteur pourra aider à mieux comprendre ce point.

Type d'informations à collecter

Il serait utile d'en savoir davantage sur la manière dont les véhicules sont utilisés en trafic international sur la base des dispositions de la COTIF. Ces informations pourraient aider à évaluer si les dispositions de la COTIF sont utiles et adéquates et permettre d'en identifier toute faiblesse.

Les informations fournies dans les réponses pourraient par exemple comprendre :

- le nombre de véhicules utilisés en trafic international entre deux États membres de l'OTIF ou plus ;
- le nombre de liaisons planifiées (p. ex. trains complets spécifiques) dont le lieu d'origine ou de destination, ou les deux, se trouve dans un État partie qui n'est pas membre de l'UE ;
- des informations anecdotiques (p. ex. qu'une usine dans un État partie A non membre de l'UE envoie des trains deux fois par semaine vers une autre usine dans un État partie B membre de l'UE).

Parties prenantes à impliquer

Les données requises n'ayant pu être obtenues auprès des autorités des États ou des registres de véhicules, il est suggéré de demander leurs retours d'expérience à des associations professionnelles, par exemple :

- les détenteurs de wagons représentés par l'UIP,
- les entreprises ferroviaires représentées par la CER et l'UIC,
- RailNetEurope, en tant qu'organisme central intervenant dans l'attribution des sillons, y compris les administrations des corridors de fret pertinents.

Questions

1. Pourriez-vous décrire comment les wagons de marchandises en général sont utilisés en transport international ferroviaire ?
(Par exemple, la plupart des wagons sont-ils utilisés ensemble dans un parc ? Du point de vue commercial et de l'exploitation, y a-t-il une différence entre le trafic international et national ? Certains wagons particuliers sont-ils utilisés uniquement sur certains itinéraires et dans certains corridors particuliers ?)
2. Vos membres utilisent-ils des véhicules sur des parcours franchissant les frontières extérieures de l'UE et donc soumis à la fois au droit de l'UE et à la COTIF ?
(Par exemple, d'un État membre de l'UE vers TR, GB ou RS, ou vice versa. Est exclu le trafic en provenance et à destination de CH et NO qui appliquent le droit de l'UE)
3. Pourriez-vous indiquer ou estimer le nombre de wagons utilisés sur des parcours franchissant les frontières extérieures de l'UE ou le pourcentage de l'ensemble du parc qui est occasionnellement ou régulièrement utilisé pour ce type de trafic ?
4. Pourriez-vous indiquer ou estimer le nombre de véhicules de voyageurs utilisés sur des parcours franchissant les frontières extérieures de l'UE ?
5. Pourriez-vous indiquer ou estimer la fréquence des services ferroviaires franchissant les frontières extérieures de l'UE ?
6. Sur la base des demandes de sillons ou des horaires, pourriez-vous indiquer si les services sont des services ad hoc, saisonniers, de nuit ou de trains complets ?
7. Vos membres ont-ils l'expérience de demander l'admission d'un véhicule au trafic international en vertu des RU ATMF (c.-à-d. une demande à une autorité n'appliquant pas le droit de l'UE) ?
8. Au cours de l'admission technique d'un véhicule, vos membres ont-ils rencontré des problèmes particuliers de procédure (par exemple avec l'acceptation des documents, ou autres) ?
9. Formellement, un véhicule qui est admis au trafic international en vertu des RU ATMF n'est pas automatiquement approuvé pour utilisation en trafic national également. Avez-vous fait l'expérience de procédures supplémentaires pour l'acceptation de ces véhicules en trafic national dans un ou plusieurs États ?
10. Est-il arrivé à vos membres qu'un véhicule qui avait été admis en vertu des RU ATMF dans un État partie soit stoppé dans un autre État partie (UE ou non UE) ? Si oui, veuillez détailler les raisons avancées.
11. À quel point importe-t-il qu'un véhicule admis au trafic international puisse également être utilisé en trafic national et pourquoi ?
12. Que pourrait-on faire pour encourager davantage le trafic international ferroviaire, en tenant compte des liens entre la COTIF et les règles nationales, de manière à ce que le trafic international ferroviaire, en particulier le fret, attire plus les utilisateurs ?
13. Davantage d'assistance ou de formation sont-elles nécessaires pour faire connaître la COTIF, et si oui comment les fournir au mieux ?

PARTIE 2

Travail des organismes d'évaluation

Objectif

Comprendre comment, dans la pratique, les organismes d'évaluation appliquent les règles et procédures d'évaluation des véhicules ou des types de véhicules pour vérifier s'ils sont conformes aux PTU.

Informations contextuelles

Il incombe à l'organisme d'évaluation de contrôler la conformité des véhicules avec toutes les PTU applicables, ainsi que toutes les règles nationales et cas spécifiques applicables.

Selon l'article 5, § 2, des RU ATMF, les organismes d'évaluation doivent être indépendants vis-à-vis de toute entreprise de transport ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, détenteur, entité chargée de l'entretien, concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire. Les qualifications et l'indépendance de l'organisme d'évaluation sont définies dans la PTU GEN-E.

Les organismes d'évaluation des États membres de l'Union européenne sont dénommés « organismes notifiés » dans le droit de l'UE. En application de la PTU GEN-D, les organismes notifiés sont réputés remplir les exigences pour les organismes d'évaluation au sens des RU ATMF.

Les organismes d'évaluation non UE sont invités à coopérer avec les organismes notifiés de l'UE dans le cadre des réunions NB-Rail.

Type d'informations à collecter

Il est difficile de déterminer dans quelle mesure les dispositions de la COTIF, comme les PTU, sont appliquées par les organismes d'évaluation dans la pratique. Il serait utile d'obtenir des informations sur la manière dont les organismes d'évaluation utilisent et appliquent les dispositions de la COTIF dans leurs activités.

Le Secrétariat de l'OTIF ne dispose que de peu d'informations sur l'organisation et la supervision à l'échelon national des organismes d'évaluation, ainsi que sur la manière dont ils coopèrent entre eux à l'échelle internationale.

Mieux comprendre ces aspects pourra aider à évaluer si davantage de coordination entre les autorités et les organismes d'évaluation serait utile.

Parties prenantes à impliquer

Les organismes d'évaluation listés sur le site Internet de l'OTIF sous : http://otif.org/fr/?page_id=200.

Questions

1. Votre organisme est-il aussi organisme notifié selon le droit de l'UE ?
2. Votre organisme a-t-il de l'expérience dans l'application de la COTIF, et en particulier des PTU ?
3. De combien de véhicules ou types de véhicules votre organisme a-t-il évalué la conformité avec une ou plusieurs PTU ? Veuillez détailler.
4. Votre organisme réalise-t-il toutes les évaluations en interne ? Si non, veuillez expliquer pourquoi.
5. Veuillez décrire la corrélation entre votre organisme et l'autorité nationale compétente, s'il y en a une.

6. Votre organisme a-t-il fait l'objet d'une accréditation ou d'un autre type d'audit avant d'être déclaré compétent pour réaliser les évaluations PTU ? Veuillez détailler.
7. Votre organisme fait-il l'objet d'un audit récurrent d'un type quelconque ?
8. Votre organisme réalise-t-il lui-même les essais fonctionnels dans le cadre des évaluations des véhicules (p. ex. quant à la stabilité du train, aux émissions sonores, au freinage, etc.) ? Si non, qui réalise ces essais et comment les résultats sont-ils intégrés dans les évaluations ? Veuillez décrire la relation entre l'institut d'essais et votre organisme.
9. Existe-t-il une procédure à l'échelon national suivant laquelle votre organisme est informé de tout changement dans les dispositions juridiques de la COTIF, par exemple dans les PTU ?
10. Le personnel de votre organisme a-t-il connaissance des guides d'application disponibles pour certaines des PTU ? Si oui, ces guides lui sont-ils utiles ? Comment pourraient-ils être améliorés ?
11. Le personnel de votre organisme a-t-il connaissance du « tableau d'équivalence » révisé à chaque réunion du WG TECH ? Si oui, ce tableau lui est-il utile ? Comment pourrait-il être amélioré ?
12. Votre organisme est-il membre de NB-Rail, l'association des organismes notifiés de l'UE ?
13. Le personnel de votre organisme participe-t-il aux réunions du sous-groupe sur le matériel roulant de NB-Rail ? (Note : les organismes d'évaluation non UE sont également invités.)
14. Que pourrait-on faire pour encourager davantage le trafic international ferroviaire, en tenant compte des liens entre la COTIF et les règles nationales, de manière à ce que le trafic international ferroviaire, en particulier le fret, attire plus les utilisateurs ?
15. Davantage d'assistance ou de formation sont-elles nécessaires pour faire connaître la COTIF, et si oui comment les fournir au mieux ?

PARTIE 3

Travail des autorités compétentes

Objectif

Comprendre comment, dans la pratique, les autorités compétentes appliquent les règles et procédures de délivrance des admissions de véhicules.

Informations contextuelles

L'article 5, § 2, des RU ATMF dispose que : « Les autorités compétentes peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur État, en tout ou partie à des organismes d'évaluation aptes ayant leur siège dans leur État, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les certificats de vérification correspondants. ».

La liste des autorités compétentes est disponible sur le site de l'OTIF (http://otif.org/fr/?page_id=200).

Dans la plupart des États parties, l'autorité compétente est distincte de tout organisme d'évaluation. C'est le cas dans tous les États membres de l'UE (où l'autorité compétente est l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et les organismes d'évaluation sont dénommés organismes notifiés).

Certains États parties (Bosnie-Herzégovine et Türkiye) ont notifié que leur autorité compétente est également un organisme d'évaluation.

Certains États parties n'ont pas notifié leur autorité compétente et ne peuvent donc pas admettre de véhicules au trafic international actuellement.

L'admission technique d'un véhicule accordée dans un État partie devrait être reconnue dans les autres États parties sans répéter la procédure dans ces États.

Type d'informations à collecter

L'objectif est d'obtenir des informations sur les procédures applicables pour l'admission des véhicules (au trafic international) et sur les responsabilités des organismes d'évaluation et autorités compétentes. Les questions devraient être adressées aux États qui n'appliquent pas le droit de l'UE, étant donné que les relations formelles et les modalités pratiques de l'UE sont définies dans des instruments de l'UE accessibles au public³.

En particulier, il serait utile d'obtenir des informations sur :

- la manière dont un demandeur devrait demander l'admission d'un véhicule ;
- les étapes de la procédure et la chronologie pour l'admission d'un véhicule ;
- l'implication formelle et pratique des acteurs et la coopération entre eux pendant les diverses étapes de la procédure (les acteurs sont par exemple l'autorité compétente, l'organisme d'évaluation, les instituts d'essais, les experts externes, le demandeur, le détenteur, le constructeur et l'utilisateur final [entreprise ferroviaire ou détenteur]) ;
- l'acceptation mutuelle de l'admission des véhicules et les documents probants relatifs aux essais et évaluations réalisés dans d'autres États parties ;
- les exigences linguistiques pour les documents probants.

Parties prenantes à impliquer

Les autorités compétentes listées sur le site Internet de l'OTIF.

Questions

1. En tant qu'autorité compétente, exercez-vous également les fonction d'organisme d'évaluation ? Si oui, veuillez indiquer si toute l'expertise pertinente est disponible en interne ou si une partie des évaluations et essais est réalisée par des experts externes (p. ex. institut d'essais, université, autres).
2. Pourriez-vous fournir un organigramme de l'autorité compétente ?
3. Pourriez-vous fournir un schéma de procédé pour l'ensemble de la procédure d'admission du véhicule ?
4. Quelles langues acceptez-vous pour les documents relatifs à l'admission de véhicules ?
5. Pourriez-vous indiquer sur quelle base juridique les véhicules étrangers sont acceptés en trafic international sur le territoire de votre État (c.-à-d. est-ce par référence directe à la COTIF ou y a-t-il une loi nationale particulière à cet effet) ? Si des dispositions nationales particulières s'appliquent, pourriez-vous en résumer les principes ?
6. Avez-vous eu des expériences avec des résultats d'essai et rapports d'évaluation émis par un organisme d'évaluation d'un autre État partie ? Veuillez détailler.
7. Vous est-il arrivé qu'un véhicule que vous aviez admis en vertu des RU ATMF dans un État partie soit stoppé dans un autre État partie (UE ou non UE) ? Veuillez donner des exemples et si possible expliquer les raisons de ce qui s'est passé.

³ Voir par exemple le règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32018R0545>.

8. Avez-vous déjà eu à demander des informations supplémentaires avant de pouvoir accepter un véhicule (pour le trafic international) qui avait été admis en vertu des RU ATMF dans un autre État partie ? Veuillez détailler le type d'informations manquantes.
9. Avez-vous des contacts avec d'autres autorités compétentes, par exemple pour échanger des pratiques ou coordonner l'admission de véhicules ? Si non, vous intéresserait-il d'établir de tels contacts et l'OTIF devrait-elle jouer un rôle à cet effet ?
10. Que pourrait-on faire pour encourager davantage le trafic international ferroviaire, en tenant compte des liens entre la COTIF et les règles nationales, de manière à ce que le trafic international ferroviaire, en particulier le fret, attire plus les utilisateurs ?
11. Davantage d'assistance ou de formation sont-elles nécessaires pour faire connaître la COTIF, et si oui comment les fournir au mieux ?

PARTIE 4

Admission des véhicules en trafic international et en trafic national

Objectif

Se faire une idée de la pertinence de la conformité aux PTU en ce qui concerne l'autorisation d'utilisation en trafic national dans les États parties.

Informations contextuelles

La COTIF s'applique uniquement au trafic international et aucune règle n'étend son application au trafic national. En pratique et à quelques exceptions près, les véhicules ne sont pas exclusivement utilisés en trafic international, mais la plupart le sont aussi au moins occasionnellement en trafic national. Par conséquent, un véhicule doit être admis pour l'utilisation en trafic national en plus d'être admis au trafic international. Bien qu'elles puissent être combinées pour des raisons pratiques, il s'agit de deux procédures distinctes d'un point de vue juridique. Par conséquent, tout État partie peut appliquer des exigences particulières à un véhicule dans le cadre de l'admission au trafic national.

Type d'informations à collecter

L'objectif est d'obtenir des informations sur les règles et procédures qui s'appliquent dans les États parties pour l'admission des véhicules au trafic national, en comparaison ou en plus des règles et procédures définies dans les PTU.

Il serait en particulier utile de comprendre quelles règles et procédures les États parties appliquent pour l'admission au trafic national des véhicules qui ont déjà été admis au trafic international.

Parties prenantes à impliquer

Les autorités compétentes listées sur le site Internet de l'OTIF.

Questions

1. Une distinction formelle existe-t-elle dans la législation nationale entre :
 - a. le trafic national et le trafic international ?
 - b. les véhicules destinés à une utilisation nationale et les véhicules destinés à une utilisation internationale ?

Si tel est le cas, pourriez-vous en indiquer les définitions ou pourriez-vous expliquer ce qui différencie formellement le trafic international du trafic national ?

2. Y a-t-il des contrôles ou une surveillance quant à la manière dont les véhicules (étrangers) sont utilisés en circulation sur le territoire de votre État ?
(Par exemple, y a-t-il des contrôles aux gares frontières ? Les entreprises ferroviaires sont-elles requises de consigner où elles utilisent les véhicules ? etc.)
3. Existe-t-il des règles formelles limitant l'utilisation des véhicules étrangers en trafic national sur le territoire de votre État ? Si oui, pourriez-vous lister ou résumer ces règles ?
(Par exemple, règles stipulant qu'un véhicule peut seulement circuler pour une période particulière ou sur des lignes particulières.)
4. Quelles sont les conditions à remplir pour l'enregistrement dans votre État (pour le trafic national) d'un véhicule étranger existant déjà admis au trafic international sur le territoire de votre État ?
(Cette question concerne la situation où un détenteur demande l'enregistrement d'un véhicule existant précédemment enregistré dans un autre État.)
5. Quelles sont les règles et procédures pour l'admission d'un nouveau véhicule en trafic national lorsque ce véhicule est construit conformément à un type déjà admis au trafic international sur le territoire de votre État ?
(Cette question concerne la situation où un nouveau véhicule est construit conformément à un type qui a été admis au trafic international sur la base de la COTIF dans un autre État partie.)
6. Estimez-vous qu'il devrait être recommandé aux États d'aligner leurs règles pour l'admission des véhicules en trafic national avec les règles de la COTIF pour les véhicules en trafic international ? Si oui, quels seraient les principaux arguments en faveur de cette proposition ?