



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-17013-CTE10-6.7

13.04.2017

Original : EN

PROGRAMME DE TRAVAIL 2017-2018

**DE LA COMMISSION D'EXPERTS TECHNIQUES
ET DE SON GROUPE DE TRAVAIL PERMANENT**

Document pour discussion

1. INTRODUCTION

La compatibilité entre systèmes ferroviaires nécessite des solutions techniques harmonisées. Dans cette perspective, les dispositions techniques de la COTIF sont conçues pour être équivalentes à celles de l'UE. Modernes, elles constituent en outre une base solide pour les évolutions et innovations du secteur ferroviaire. Les progrès techniques et scientifiques ainsi que les retours d'expérience peuvent imposer la mise au point de nouvelles règles techniques ou la révision ou mise à jour des règles existantes. Coordonner ces tâches constitue l'activité principale du département de l'interopérabilité technique du Secrétariat de l'OTIF.

2. ŒUVRER DANS UN CADRE DE COORDINATION

Le principe suivi pour éviter une duplication des travaux est que les règles sont d'abord mises au point par l'UE, avant d'être reprises par l'OTIF. Plusieurs méthodes de travail pratiques ont été mises en place et permettent d'influencer les développements au sein de l'UE.

Le groupe de travail technique permanent de l'OTIF (WG TECH) se réunit trois fois par an et offre une plateforme internationale où les évolutions de la réglementation ferroviaire sont discutées par les représentants des gouvernements, du secteur et des autorités (internationales). Les réunions du WG TECH permettent notamment aux États non membres de l'UE de dialoguer avec les représentants de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG Mobilité et transports) et de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (l'Agence), et d'échanger leurs points de vue. Le Secrétariat de l'OTIF informe le WG TECH à chacune de ses sessions, des éléments nouveaux depuis la session précédente, des réunions auxquelles il a participé et, s'il y a lieu, des positions qu'il y a adoptées. Le Secrétariat de l'OTIF rédige des procès-verbaux détaillés de toutes les sessions et les publie sur le site internet de l'OTIF.

En octobre 2013, un arrangement administratif a été passé entre l'Agence, la DG Mobilité et transports et le Secrétariat de l'OTIF, qui permet une vraie coordination entre les trois parties. Grâce à cet arrangement, les intérêts des États non membres de l'UE peuvent notamment être mis en avant au sein des groupes de travail de l'Agence. En 2016, une annexe a été adoptée par les parties, améliorant encore la coopération.

Exemples d'applications pratiques de l'arrangement :

- Les experts de l'OTIF sont invités à prendre part aux réunions de l'Agence pour représenter les intérêts de tous les États parties de l'OTIF non membres de l'UE et pour veiller à ce que les évolutions des dispositions de l'UE ayant leur équivalent dans la COTIF soient compatibles avec cette dernière. Si un groupe de travail de l'Agence est créé, l'Agence et le Secrétariat de l'OTIF examinent, sur la base du plan de projet et de préférence avant la réunion de lancement du groupe, quelles pourraient être les répercussions des futurs travaux sur l'équivalence entre le droit de l'UE et le droit de l'OTIF. Le Secrétariat de l'OTIF peut alors décider s'il est utile de participer au groupe de travail de l'Agence pour représenter les intérêts des États parties de l'OTIF non membres de l'UE. En parallèle, il peut porter la question à l'ordre du jour du WG TECH.
- Au sein du WG TECH, l'Agence présente et discute de ses activités en cours concernant ses projets de recommandations et d'avis présentant un intérêt en termes d'équivalence UE-OTIF. Les États parties de l'OTIF non membres de l'UE peuvent ainsi en être informés et participer au débat.
- Lorsqu'un projet de règles nouvelles, modifiées ou révisées de l'UE, comme les révisions des STI, entre en phase finale, l'Agence invite le Secrétariat de l'OTIF à consulter les États parties de l'OTIF non membres de l'UE. Cela permet aux États de l'OTIF non membres de l'UE d'analyser

et de commenter les travaux de l'Agence. Après la consultation, l'Agence explique au WG TECH comment les réponses reçues ont été prises en compte.

- La DG Mobilité et transports tient le WG TECH régulièrement informé des derniers développements de la législation ferroviaire de l'UE, comme par exemple le quatrième paquet ferroviaire.
- La DG Mobilité et transports invite le Secrétariat de l'OTIF aux réunions du RISC en qualité d'observateur pour discuter des questions d'intérêt commun et lui donne accès aux documents CIRCA pertinents.
- La DG Mobilité et transports fournit au Secrétariat de l'OTIF les textes finaux de l'UE au format Word en allemand, anglais et français dès qu'ils sont disponibles.
- Les registres communs de l'OTIF et de l'Agence pour les MDV et ECE ont été établis. Il existera à l'avenir également un registre commun pour les organismes d'évaluation de la MSC.

3. CARNET DE ROUTE GENERAL POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA REGLEMENTATION SUR L'INTEROPERABILITE TECHNIQUE

À l'heure actuelle, les règlements techniques existants de la COTIF traitent principalement de l'admission des véhicules et très peu des procédures d'exploitation et de sécurité¹. Le Secrétariat de l'OTIF est d'avis qu'il serait dans l'intérêt des États membres que la COTIF soit encore enrichie de manière à livrer une base pour l'interopérabilité sur laquelle des États voisins pourrait s'appuyer pour la circulation de trains transfrontaliers.

En ce sens, le Secrétariat de l'OTIF a pris l'initiative de rédiger un projet de nouvel appendice H à la COTIF concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international. La visée de ce nouvel appendice est de proposer aux États qui appliquent déjà pleinement les APTU et ATMF des principes généraux et des règles de responsabilités pour l'exploitation transfrontalière des trains.

Depuis leur création, les ATMF réglementent la procédure d'admission des véhicules ferroviaires en trafic international, y compris quelles sont les règles qui leur sont applicables et les responsabilités pour leur bonne utilisation et leur bon entretien.

Les dispositions se fondent sur la réglementation applicable au système ferroviaire de l'Union européenne, avec laquelle elles doivent être compatibles.

Les aspirations concernant l'interopérabilité ne limitent en rien l'objectif de produire des dispositions facilitant l'échange de véhicules en trafic international sur la base des prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'OTIF. Tout un ensemble de PTU est désormais disponible à l'échelle de l'OTIF pour les wagons de marchandises, les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs, ainsi que pour leurs procédures d'agrément.

Dans cette perspective, les évolutions les plus importantes devraient inclure :

- la préparation de modifications aux APTU et ATMF afin de garantir, s'il y a lieu, la compatibilité continue des dispositions avec le **quatrième paquet ferroviaire de l'UE** (les décisions sur ces modifications sont du ressort de la Commission de révision, mais la Commission d'experts techniques est bien placée pour aider à préparer une proposition) ;

¹ Les dispositions concernant les entités chargées de l'entretien (ECE) sont un exemple de dispositions relatives à la sécurité. L'appendice I de la PTU WAG, qui transpose des dispositions de la STI Exploitation et gestion du trafic de l'UE sur la composition des trains et l'utilisation des wagons, en est un autre exemple.

- la rédaction d'un avant-projet de nouvel appendice H à la COTIF sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, en vue de **faciliter l'interopérabilité** ;
- la facilitation de l'échange de véhicules (de voyageurs) en trafic international, pour laquelle il faudra garantir la disponibilité sur le plan international d'une série d'**exigences intervéhicules harmonisées pour les voitures de voyageurs** : cette évolution a été amorcée du côté de l'OTIF et est maintenant spécifiée plus avant par un groupe de travail de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer qui proposera des modifications à la STI LOC&PAS². Le WG TECH préparera en parallèle des modifications équivalentes à soumettre pour adoption à la CTE.

4. REVISER ET MODIFIER LA REGLEMENTATION EXISTANTE

La plupart des révisions et modifications des dispositions techniques et de sécurité sont d'abord préparées par les groupes de travail de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, avant d'être adoptées à l'échelle de l'UE par la Commission européenne. Des modifications et révisions similaires sont ensuite examinées par le WG TECH et adoptés par la CTE pour l'OTIF afin de maintenir l'équivalence entre les dispositions de l'UE et de la COTIF.

Par suite, il importe que l'OTIF soit impliquée très tôt dans les processus au sein de l'UE. À ce titre, le Secrétariat de l'OTIF, en coordination avec le WG TECH, coopère étroitement avec l'Agence sur les questions d'intérêt commun, par exemple :

- la possible extension du champ d'application des règles ECE³ afin de couvrir non seulement la certification des ECE pour les wagons, mais aussi pour les autres types de véhicules : le Secrétariat de l'OTIF coopère en particulier avec l'Agence en lui livrant des éléments concernant la situation relative aux règles ECE dans le champ de la COTIF afin qu'elle puisse les intégrer dans son analyse d'impact ;
- les modifications à la STI WAG : l'Agence a tout particulièrement travaillé à clore les points ouverts et il est prévu qu'elle mette au point des spécifications relatives aux détecteurs de déraillement pour les wagons de marchandises en intégrant les conclusions du groupe de travail RID sur le sujet ;
- les modifications à la STI LOC&PAS : à l'heure de la rédaction du présent document, l'Agence a soumis deux recommandations à la Commission européenne pour la modification de la STI LOC&PAS, l'une visant principalement à clore les points ouverts, l'autre à définir des dispositions permettant que certains types de véhicules fassent l'objet d'une autorisation unique. Ces dispositions revêtent un intérêt particulier pour l'OTIF car elles jettent les fondements permettant la « libre circulation » des véhicules au sens de l'article 6, § 3, des ATMF.

Depuis 2013, l'Agence œuvre à la rationalisation des registres de véhicules conformément à un mandat y afférent. Le quatrième paquet ferroviaire a maintenant établi la base légale pour la création d'un registre européen des véhicules remplaçant les registres nationaux des véhicules de chaque État membre de l'UE. Le Secrétariat de l'OTIF poursuivra sa coopération avec l'Agence et la DG Mobilité et transports afin de veiller à ce que les évolutions du côté de l'UE soient compatibles avec les spécifications du Registre national des véhicules applicables au sein de l'OTIF.

²« STI » signifie « spécification technique d'interopérabilité ».

³« ECE » est l'abréviation de « entité chargée de l'entretien ». Les dispositions concernant la certification des ECE des wagons de marchandises sont énoncées dans l'annexe A aux ATMF du côté de l'OTIF et dans le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission européenne du côté de l'UE.

Le groupe de travail ad hoc de l'Agence sur le plan sectoriel d'accréditation des organismes notifiés selon la directive 2008/57/CE a défini des dispositions non contraignantes qui forment un guide de bonnes pratiques pour l'accréditation des organismes notifiés au sein de l'UE. Ce plan inclut des références aux normes EN, en particulier pour s'assurer de la compétence et de l'indépendance des organismes notifiés. D'autres travaux portent sur l'élaboration d'une procédure permettant à l'Agence de surveiller les performances des organismes notifiés. La Commission d'experts techniques devrait examiner si et comment ces évolutions devraient être reflétées dans les dispositions de la COTIF ou les pratiques recommandées aux autorités des États parties de l'OTIF non membres de l'UE. Par la suite, des modifications à la PTU GEN-E sur les qualifications et l'indépendance des organismes d'évaluation pourraient par exemple être proposées.

5. VEILLER A L'APPLICATION DES DISPOSITIONS TECHNIQUES

Le nombre de règlements techniques produits dans le cadre des APTU et ATMF est déjà important et continue de croître. Pour certains États parties de l'OTIF, il peut être difficile de gérer la quantité mais aussi la complexité de toutes les règles. Parallèlement, il devient de plus en plus important de les mettre en œuvre correctement. Ne pas appliquer correctement la réglementation de l'OTIF peut en effet causer des perturbations en trafic international, comme cela a été le cas en juin 2013 lorsque des wagons se sont retrouvés bloqués aux frontières parce qu'aucune entité chargée de l'entretien (ECE) ne leur avait été assignée. Cela pourrait se reproduire si les véhicules ne sont pas correctement enregistrés dans le registre national des véhicules et traçables par toutes les autorités compétentes via la connexion au registre virtuel des véhicules.

Le Secrétariat de l'OTIF a adopté une approche participative aspirant à une étroite coopération avec les États membres et d'autres organisations dans le domaine du trafic ferroviaire international.

Il ne fait aucun doute que les différents groupes de travail et sessions de la Commission d'experts techniques revêtent une importance primordiale pour ce qui est des contacts directs entre le Secrétariat de l'OTIF et ses États membres. À ces réunions, les représentants des États membres peuvent exprimer leurs points de vue, se familiariser avec les nouveaux développements et activement contribuer aux évolutions de la COTIF. Le Secrétariat de l'OTIF établit des procès-verbaux détaillés de chaque réunion afin que ceux n'ayant pas participé puissent suivre les questions discutées.

L'organisation et la participation à des séminaires et ateliers dans les États membres sont également de bons moyens pour le Secrétariat et les États membres de l'OTIF d'établir et d'entretenir des contacts.

En plus de ses activités de diffusion des savoirs, le Secrétariat de l'OTIF a lancé en 2015 un programme de formation interne intensif destiné à des membres sélectionnés du personnel des autorités compétentes des États de l'OTIF non membres de l'UE. Les participants prennent part aux activités quotidiennes du département de l'interopérabilité technique de l'OTIF et reçoivent des explications et une formation spécifiques sur les appendices techniques à la Convention. En retour, ils peuvent aider le personnel du Secrétariat à mieux comprendre comment la COTIF est appliquée dans leur État. Au terme de la formation, ils sont à même de mettre en application leurs nouvelles connaissances, de donner à leur tour des formations et de diffuser leur savoir à l'échelle nationale. Le but est de les faire participer à au moins une réunion organisée par le département. À ce jour, cinq personnes (originaires de Turquie, du Monténégro et de Serbie) ont pris part au programme, pour une durée allant de 2 à 4 mois. Le programme est maintenu et d'autres États se sont déjà montrés intéressés.

6. LA COORDINATION INTERDISCIPLINAIRE

Maintenir l'équivalence entre les réglementations de l'UE et de l'OTIF sur les questions techniques et de sécurité a tout autant d'importance que de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'incohérences entre ces réglementations et d'autres branches du droit international (COTIF). Ces dernières années, la

cohérence entre le RID et les dispositions ferroviaires générales a fait l'objet d'une attention particulière.

Pour commencer, une étude analysant les interactions et la cohérence entre la législation ferroviaire et la législation sur les marchandises dangereuses au sein de l'Union européenne a été livrée à la Commission européenne en mars 2013. Un document commun du Secrétariat de l'OTIF et de la Commission européenne portant sur les interactions entre le RID et les ATMF et l'amélioration de la cohérence entre les appendices C et G a la COTIF a ensuite été diffusé en décembre 2014 au sein de la Commission d'experts techniques et de la Commission d'experts du RID du côté de l'OTIF et des comités RISC et TMD du côté de l'UE.

En conséquence, la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF ont institué le Groupe de travail RID-ATMF, composé d'experts des commissions et comités susnommés. Au cours de ses quatre sessions (3 et 4 février 2016, 9 et 10 juin 2016, 18 et 19 octobre 2016 et 8 et 9 février 2017), le Groupe de travail RID-ATMF est parvenu aux conclusions exposées dans un document envoyé aux quatre instances pour approbation.

L'approbation de ces conclusions débouchera sur la création du Groupe mixte d'experts pour la coordination qui sera à même de gérer efficacement la coordination des questions concernant les deux domaines juridiques et de préparer des projets de dispositions. La DG Mobilité et transports de la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF organiseront la première session du Groupe mixte, dès qu'il aura été institué.

7. CALENDRIER PROVISoire

Après la CTE 10, deux autres sessions du WG TECH sont prévues en 2017 : l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer accueillera la première les 12 et 13 septembre à Lille ou Bruxelles et l'OTIF la seconde en décembre dans ses locaux. Une session supplémentaire du WG TECH est prévue en 2018 avant la 11^e session de la CTE.

La Commission de révision est compétente pour les modifications prévues des APTU et ATMF. Elle pourrait également examiner les propositions pour le nouvel appendice H à la COTIF sur l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, mais pas les adopter. La Commission de révision devrait se réunir début 2018.

L'Assemblée générale se réunira en septembre 2018.
