

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts**

**A 94-00/8.2011
14.07.2011**

Original : EN

5^e session de la Commission des experts techniques Berne, 14 - 15 septembre 2011

Point 11

Consultation des États membres de l'OTIF non membres de l'UE sur les avant-projets de STI :

- 1) STI Exploitation et gestion du trafic (fusionnée)
- 2) STI Wagons de fret (révisée)

Réponse à la Commission européenne (DG MOVE) et à l'Agence ferroviaire européenne (ERA), A 94-00/6.2011 datée du 07.07.2011

(pour information)

Document transmis par le Secrétariat de l'OTIF

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

Consultation sur la STI WAG révisée et la STI OPE fusionnée

Ni le Secrétariat de l'OTIF, ni aucun des États membres de l'OTIF non membres de l'UE n'a eu le droit de participer aux groupes de travail de l'ERA ayant produit les deux projets de STI. Nous sommes très déçus du résultat de ce travail qui a pris beaucoup de temps et probablement accaparé de nombreuses ressources.

Les commentaires concernant la STI WAG s'appuient sur le document de consultation disponible sur le site de l'ERA (avant-projet 1.0).

Les États membres de l'OTIF non membres de l'UE ont été consultés et les présents commentaires reflètent ceux reçus par le Secrétariat de l'OTIF.

Le Secrétariat se réserve le droit d'ajouter d'autres commentaires si des inadvertances ou des erreurs de compréhension des documents de consultation ont été commises.

Le point capital 7.1.2 de la STI WAG concernant les exigences relatives à l'autorisation d'un wagon dans tous les États membres, conformément à l'article 23(1) de la directive 2008/57/CE, ne comportant pas de texte dans la version soumise à consultation, nous demandons que l'OTIF soit également consultée sur le projet final.

Généralités

Une nouvelle stratégie en contradiction selon nous avec les objectifs de l'UE et de l'OTIF

L'avant-projet de STI WAG opère un changement stratégique radical par rapport à la stratégie actuelle, un changement que nous jugeons inutile et préjudiciable. L'introduction d'une STI principale très limitée qui, dans certains cas, ne satisfait pas aux exigences essentielles (voir ci-dessous), passe à côté du but recherché.

Exception faite d'hypothétiques juristes, personne ne définirait « interopérabilité » comme cela a été fait dans la STI WAG révisée, à savoir que l'interopérabilité ne devrait PAS inclure l'interconnectabilité (l'exigence selon laquelle les wagons en général peuvent être attelés à d'autres wagons et une locomotive) mais uniquement l'interface entre wagon et infrastructure.

Il est par exemple parfaitement inacceptable que la STI elle-même n'inclut pas d'exigences géométriques pour les attelages et les tampons. La STI même autorise l'utilisation des tampons mais n'inclut pas de spécifications géométriques, celles-ci ne se trouvant qu'à l'Annexe facultative C. Cela se révélerait TRÈS dangereux si, en raison de conceptions et/ou de positions de tampons différentes (distance entre les tampons et hauteur au-dessus des rails), des wagons devaient se heurter, provoquant un déraillement. Si l'un des wagons devait être un wagon-citerne, les dommages causés au wagon et à sa citerne pourraient déboucher sur une pollution de l'environnement et un risque substantiel d'explosion ou d'incendie !

L'OTIF considère que les wagons interopérables sont les wagons facilement échangeables d'un point de vue technique et fonctionnel pour les entreprises ferroviaires, les détenteurs et les clients, ce qui ouvre donc le marché au lieu de promouvoir des systèmes distincts réservés à un exploitant unique ou à un partenariat d'entreprises (fermé). Le parc des wagons de fret est un système ouvert de wagons « nomades » non destinés à des systèmes fermés, à l'inverse du transport de passagers où les systèmes fermés s'appuyant sur des rames dédiées gagnent du terrain.

Pour l'OTIF, le terme « interopérable » signifie que les véhicules satisfont aux exigences qui en font des véhicules sûrs et techniquement compatibles sur le réseau, permettent leur connexion à d'autres véhicules interopérables dans un train et préviennent les risques pour le personnel et l'environnement.

Des problèmes de sécurité et une augmentation des coûts et délais d'admission compromettant l'interopérabilité actuelle

Seule l'application du texte même de la STI, non de ses annexes, est obligatoire et un wagon conforme à cette partie satisfait donc à la STI. Par conséquent, un État membre de l'UE a l'obligation d'autoriser ce wagon, conformément à l'article 22(1) de la directive 2008/57/CE. Si le wagon observe également le point 7.1.2 (quelques-unes des exigences facultatives de l'Annexe C), il relèvera de l'article 23(1) et sera donc automatiquement autorisé dans tous les États membres. En raison de la transposition équivalente de la STI dans la future réglementation de l'OTIF (PTU), ceci s'appliquera également aux États parties de l'OTIF.

Toutefois, nous doutons fort que des autorités nationales responsables et consciencieuses accepteront ces procédures. Elles pourraient à la place faire usage de leur droit / obligation de vérifier la compatibilité technique et la sécurité de l'intégration, tel que spécifié à l'article 15 de la directive. Ceci aura pour conséquence inévitable d'alourdir la charge et d'accroître les délais et coûts pour les organismes d'évaluation et les autorités d'admission tout en augmentant également les délais et les coûts pour les fabricants, les entreprises ferroviaires, les détenteurs et autres requérants. Nous regrettons l'absence apparente d'une analyse coûts-avantages dans le texte principal et dans l'ensemble de la STI WAG révisée alors qu'une telle analyse est obligatoire selon la réglementation de l'UE.

Le texte de la STI se fait bien étique quant aux méthodes d'évaluation spécifiques pour de nombreuses exigences de sécurité importantes (pour le personnel, la composition des trains, le freinage, l'attelage, etc.). Nombre de ces exigences et méthodes d'évaluation ne sont définies qu'é l'Annexe facultative C. De plus, cette partie principale des spécifications utilise des expressions vagues telles que :

« des mesures [...] suffisantes doivent être prises », « doivent avoir des propriétés limitées d'inflammabilité et de propagation des flammes, testées conformément à une norme appropriée », « doivent afficher un comportement approprié et suffisant, conformément aux normes applicables »

L'évaluation sera bien plus onéreuse et prendra beaucoup plus de temps qu'avec la STI actuelle, en particulier pour l'analyse des risques de sécurité du système de freinage, une évaluation du risque étant requise par le règlement de la Commission n° 352/2009. S'il n'existe pas d'instructions claires, les risques pourraient être évalués différemment et s'il n'existe pas de critères d'acceptation définis, le requérant pourrait être victime de « discrimination ». Ce qui pourrait également compromettre l'interopérabilité et que les autorités d'admission pourraient commencer à appliquer des règles nationales, différentes des règles d'autres pays, pour combler les lacunes concernant les méthodes d'évaluation dans la STI.

Le secteur du fret ferroviaire a subi une réduction substantielle de sa part de marché au cours des 20 dernières années. En ne proposant pas d'alternatives d'avenir, cette nouvelle stratégie, avec une STI dont le document principal permet le recours à des solutions incompatibles, pourrait contribuer à la destruction du trafic des wagons complets individuels qui correspond à ce jour et dans l'immédiat à plus de 85 % du fret dans et entre les États membres de l'OTIF (y compris ceux appartenant à l'UE) et a joui d'une interopérabilité en Europe durant ces 90 dernières années grâce à l'Unité technique, aux fiches UIC et au RIV. Nous sommes d'avis que cela entre en franche contradiction avec les objectifs et de l'UE et de l'OTIF ainsi qu'avec les considérants ouvrant la directive de l'UE sur l'interopérabilité. Des réglementations harmonisées devraient servir à faciliter les choses pour le secteur ferroviaire et à en réduire les coûts, renforçant ainsi sa compétitivité face au transport routier.

Ce changement de stratégie imposé par la STI WAG révisée est politiquement, économiquement, techniquement et légalement inacceptable !

Qu'attendions et qu'attendons-nous de la STI WAG révisée ?

Il est vrai que certains ont pu critiquer le volume trop important de la STI WAG en vigueur. Toutefois, la STI, les normes applicables et les fiches UIC comportent presque le même nombre de pages que la réglementation qui s'applique actuellement. La STI pourrait certainement être raccourcie par la suppression de toutes les déclarations relatives aux exigences des autres STI ainsi que d'autres textes superflus dont les exigences opérationnelles pour les trains et les exigences pour les wagons qui ne peuvent pas être évaluées (p. ex. les exigences relatives aux freins de stationnement pour la flotte d'un détenteur).

Nous attendions/attendons de cette révision que les points ouverts (pour tous les wagons, pas uniquement pour ceux soumis au point 7.6.4 de la STI WAG actuelle) soient clos par une spécification, que les ambiguïtés soient levées et que les problèmes mis en lumière dans les remarques transmises à l'ERA par les États membres et les organismes notifiés soient traités.

Exigences fonctionnelles – Une « nouvelle approche »

L'OTIF considère que la « nouvelle approche » de l'UE proposant des exigences fonctionnelles en lieu et place de solutions techniques spécifiques intégrées à la législation n'est pas une approche foncièrement mauvaise. Mais dans les cas où la compatibilité technique et la sécurité dépendent de spécifications géométriques et de nomenclatures, des valeurs explicites avec des normes de tolérance sont nécessaires : il faudrait par exemple des mesures concernant les tampons, telles que décrites ci-dessus, et une spécification relative à l'interface du système de freinage entre les véhicules.

Cette nouvelle approche exige des normes harmonisées (« validées » dans la terminologie de l'OTIF) afin de donner au requérant au moins une ligne directrice quant à la manière de satisfaire aux exigences essentielles telles que spécifiées dans les exigences fonctionnelles. Si le requérant a la possibilité de choisir une solution dans une norme harmonisée qui a prouvé sa faisabilité, alors les évaluations à effectuer pourront être minimisées comme le seront les coûts et les délais nécessaires.

Dans la STI WAG révisée, de telles solutions éprouvées se trouvent à l'Annexe C mais l'annonce indiquant que celle-ci n'est que temporaire et vouée à disparaître de la STI à l'avenir nous préoccupe fortement.

Par conséquent, la nouvelle approche inhérente à la STI devrait inclure pour chaque spécification fonctionnelle les références aux clauses des normes harmonisées / validées qui puissent prouver la « présomption de conformité ». Nous n'avons cependant trouvé qu'une liste de normes et de leurs clauses rendues obligatoires par le biais d'une référence dans la STI (Annexe D).

Dans son document principal, la STI WAG révisé se débarrasse de nombreuses exigences explicites, claires et facilement évaluables de la STI actuelle pour les remplacer par des exigences fonctionnelles « floues » comme indiqué ci-dessus, ce qui est contre-productif. En d'autres termes, la priorité est donnée aux quelques nouvelles solutions innovantes au détriment des nombreuses solutions utilisant des composants et une conception traditionnels.

Des méthodes d'évaluation incomplètes

Le texte central de la STI possède des failles quant aux méthodes d'évaluation spécifiques de nombreuses exigences importantes en matière de sécurité (pour le personnel, la composition des trains, le freinage, l'attelage, etc.). Nombre de ces exigences et méthodes d'évaluation sont (uniquement) définies à l'Annexe C facultative. L'évaluation coûtera bien plus cher et demandera bien plus de temps qu'avec la STI actuelle, en particulier pour l'analyse des risques de sécurité des freins, l'évaluation des risques étant exigée par la STI WAG révisée, conformément au règlement de la Commission n° 352/2009. Il existe également un risque que les réglementations nationales soient appliquées par les ANS pour compenser l'absence de ces méthodes d'évaluation dans le texte de la STI. L'interopérabilité s'en trouve manifestement réduite.

Tant les spécifications que les évaluations dans la STI WAG devraient être décrites pour les wagons interopérables (wagons passe-partout) et devraient inclure des règles pour l'accomplissement d'autres procédures pour les wagons qui ne sont pas interopérables. En d'autres termes, l'ensemble de l'Annexe C devrait appartenir aux règles obligatoires.

Systèmes cibles

Décrire les systèmes cibles dans la STI serait un bon moyen d'ouvrir les spécifications d'une manière contrôlée. Des recherches effectuées dans le secteur nous ont appris qu'une des raisons à la création du document principal de la STI était que « l'avenir [appartenait] aux rames de wagons ou aux trains-blocs pour lesquels le gabarit de l'infrastructure peut être utilisé plus efficacement grâce à de nouveaux types de conceptions » et qu'il faut beaucoup de temps pour obtenir une autorisation (admission) pour un nouveau type de conception par la procédure actuelle pour les solutions innovantes. Peut-être, mais même si cela est vrai, il ne faut pas engendrer des problèmes pour le trafic existant en compromettant le chargement des wagons par le biais de l'annulation des exigences d'interopérabilité existantes.

Nous suggérons trois systèmes cibles pour l'interface entre les wagons et entre wagons et locomotives :

- 1) le système UIC existant (crochet de traction, tampons et système de freinage UIC)
- 2) un attelage automatique compatible avec les spécifications UIC (système russe SA3)
- 3) des exigences fonctionnelles uniquement (mais incluant la spécification de la capacité de résistance aux efforts longitudinaux de compression) sans exigences géométriques pour l'accouplement interne entre les wagons d'une rame mais à l'extrémité de la rame, la solution 1) ou 2) devrait être requise.

Nous pensons que la réduction de la part de marché du fret ferroviaire est davantage due au soutien politique apporté au transport routier et à l'augmentation des coûts causée par les exigences supplémentaires pour les véhicules ferroviaires (bruit, coûts additionnels pour les inspections en cours des essieux depuis Viareggio, etc.) qu'aux difficultés rencontrées pour l'autorisation de nouvelles solutions. Cette augmentation des coûts n'a pas été compensée par les taxes prélevées pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Il ne faut pas oublier que des systèmes tels que « Modalohr » en France et « rollende Landstrasse » en Allemagne ont été mis en place avec le système actuel.

Il apparaît que le concept de constituants d'interopérabilité (CI) est peu à peu abandonné.

Le nombre de CI a été radicalement réduit dans la STI WAG révisée : la version actuelle en comporte 19, la nouvelle version seulement 5. L'Annexe FF a même été supprimée. Pourquoi ? Les coûts s'en trouveront encore augmentés.

Par conséquent, l'OTIF désapprouve, cette réduction drastique du nombre de CI dans la STI WAG sans que ne soit offerte une approche alternative, telle que les « pièces de rechange interchangeables » ou l'utilisation de l'Annexe FF de la STI WAG actuelle. Ainsi par exemple, pourquoi les tampons, considérés depuis des années comme CI dans le RIV mais également dans les deux versions légales précédentes de la STI, n'en sont plus dans la STI WAG ? Si un composant est classé comme CI, un organisme d'évaluation (organisme notifié) ne peut pas demander des vérifications supplémentaires pour ce type de composant si le fournisseur peut fournir le certificat approprié. Les CI devraient également être spécifiés (dans l'Annexe C) pour les composants utilisés dans les solutions en conformité avec l'Annexe C.

Commentaires détaillés

STI WAG révisée

1.1 Domaine

Pourquoi limiter la vitesse d'exploitation maximale à 190 km/h ? Quelles analyses, quels essais et quels calculs ont été effectués pour inclure des vitesses si élevées, en particulier pour les wagons plats ouverts avec bâches, les wagons pour le vrac et les wagons croisant des trains dans des tunnels à deux voies ?

2. Définition du sous-système et champ d'application

« Des bogies distincts connectés à un véhicule routier compatible et dont la combinaison forme une rame d'un système ferroviaire compatible. » Est-ce uniquement le bogie qui doit satisfaire à la STI ou également le véhicule routier compatible ?

Il devrait apparaître clairement que le véhicule routier doit satisfaire à la STI (interaction avec la voie et gabarit, efforts longitudinaux de compression, interface entre les bogies et le véhicule routier (frein mécanique, pneumatique et si nécessaire électrique), etc.) La TSI ou les règlements relatifs au RNV devrait décrire comment y enregistrer « une rame d'éléments connectés de façon permanente et ne pouvant pas être exploités séparément » et « des bogies distincts ». Il devrait être possible de changer les bogies distincts sur un véhicule routier sans demander de nouvelle admission pour chaque cas.

4.1 Introduction

Premier paragraphe : « Le système ferroviaire, auquel s'applique la directive et dont font partie les wagons, est un système intégré dont la cohérence doit être vérifiée. Cette cohérence doit être vérifiée par rapport notamment aux spécifications du sous-système « matériel roulant », de ses interfaces avec les autres sous-systèmes du système ferroviaire dans lequel il est intégré, et des règles d'exploitation et de maintenance auxquelles il est soumis. »

Comment un organisme notifié et une autorité nationale peuvent-ils vérifier l'intégration d'un wagon à d'autres si celui-ci est uniquement conçu pour satisfaire au document de base de la STI ?

Deuxième paragraphe : « Les caractéristiques courantes du wagon sont définies dans le présent chapitre et incluent, dans la mesure du possible, les caractéristiques liées à la compatibilité avec l'infrastructure. » L'expression « dans la mesure du possible » est un exemple de formulation ambiguë ; de telles expressions ne devraient pas être utilisées. La STI doit englober toutes les exigences essentielles listées à l'Annexe III de la directive 2008/57/CE ; dans le cas contraire, un point ouvert doit être inséré. Il devrait cependant n'y avoir aucun point ouvert car, conformément à la recommandation 2011/217/UE, les STI doivent inclure toutes les réglementations nécessaires pour garantir la compatibilité technique et l'intégration en toute sécurité.

4.2.2.1.1 Accouplement d'extrémité

Pourquoi « en mouvement » uniquement ? En cas d'accouplements manuels, un espace tel que le rectangle de Berne doit être prévu pour protéger le personnel (le rectangle de Berne n'apparaît que dans l'Annexe C facultative) afin de satisfaire à l'exigence essentielle 1.1.5.

4.2.3.6.2 et 3 Caractéristiques des essieux montés et des roues

Cette spécification ne vaut que pour un écartement de voie de 1435 mm. Or le champ d'application de la STI inclut des écartements de 1520 mm, 1524 mm, 1600 mm et 1668 mm. Où sont les spécifications géométriques pour les roues et essieux montés avec des gabarits d'écartements de voie variables pour une utilisation à l'international ?

4.2.4 Freinage

La STI WAG révisée n'inclut pas de spécifications détaillées pour les semelles de freins. Seul un document technique de l'ERA est disponible. La méthodologie à employer pour satisfaire à un tel point n'est pas claire s'il n'existe pas de spécifications (cf. STI actuelle, Annexes I.10, P.1.10 et P.2.10, le document de l'UIC relatif aux semelles K et le document non achevé concernant les semelles LL). Un renvoi aux fiches UIC 541-4 et 544-1 relatives aux semelles K pourraient constituer une solution. Le document technique TD02 est dangereux car il ne décrit pas le champ d'application de telles semelles, en termes de poids du wagon (20-80t) par exemple.

4.2.5 Conditions environnementales

Des températures supérieures à +40 °C peuvent être rencontrées dans les États membres de l'OTIF comme la Syrie et les pays du Maghreb et probablement dans l'UE (Sud de l'Espagne et Italie). Veuillez insérer « +70 °C » dans le document principal ou en faire une condition au point 7.1.2 (pour l'article 23(1) autorisation) comme dans C.11.

La seconde puce de cette partie de la STI comprend une spécification pour l'interface entre les wagons (ceci est certes nécessaires mais en désaccord avec le principe général de ne pas spécifier de telles interfaces).

4.2.6.1.2 Spécifications fonctionnelles et techniques

Que signifient les exigences suivantes et comment peuvent-elles être évaluées ?

4.2.6.1.2.1 Barrières : « des mesures [...] suffisantes doivent être prises pour réduire le risque de propagation d'un incendie ».

4.2.6.1.2.2 Matériaux : « Tous les matériaux permanents utilisés sur l'unité doivent avoir des propriétés limitées d'inflammabilité et de propagation des flammes, testées conformément à une norme appropriée ».

4.2.6.1.2.3 Câbles : « un comportement au feu approprié et suffisant, conformément aux normes applicables ».

4.2.6.1.2.4 Liquides inflammables : « doivent être appropriés ».

4.2.6.1.2.5 Capacité d'exploitation : « doivent être appropriés et suffisants ».

Des exigences aussi vagues (pas de niveaux/critères d'acceptation du risque) en appellent à l'ensemble des MSC et représentent un risque de résultats différents et de carte blanche donnée aux États membres pour le développement de réglementations nationales (divergentes).

4.4 Règles d'exploitation

La COTIF n'exige pas des entreprises ferroviaires qu'elles utilisent un système de gestion de la sécurité (certifié) ; mais les exigences relatives à la documentation sont satisfaisantes.

4.5 Règles de maintenance

Où les règles EVIC (exigences pour la maintenance des essieux après Viareggio) ont-elles été répercutées dans la STI ?

6.1 CI

Pourquoi le module CV (ancien module V : aptitude à l'emploi) a-t-il été abandonné ?

6.1.2.4 Essieu

Nous ne trouvons aucune exigence garantissant que nul dommage ne sera causé, lors du stockage (corrosion) et du transport (éraflures dues au levage), aux essieux montés comportant des essieux ayant déjà été testés.

7.1.2

Dans la version 1.0 donnée pour la consultation, ce paragraphe ne contient que des puces, pas de dispositions.

Comme précédemment indiqué, nous sommes d'avis qu'un wagon ne peut être sujet au point 7.1.2 que s'il satisfait à toutes les dispositions de l'Annexe C. Seuls de tels wagons sont réellement « passe-partout » et devraient posséder un numéro de véhicules à 12 chiffres commençant par 2 ou 3. Les wagons ne satisfaisant qu'au document de base de la STI doivent être admis conformément à l'article 23(2) de la directive 2008/57/CE et leurs numéros devraient commencer par 4 ou 8.

Exigences manquantes

A

Le point 4.2.2.2 de la STI WAG actuelle et l'Annexe EE incluent des dispositions relatives à la « Sécurité d'accès et de sortie du matériel roulant » (mains courantes et marchepieds). Des dispositions pour le wagon relatives à la protection du personnel sont nécessaires au point 4.7, également dans le document de base de la STI, afin de satisfaire à l'exigence essentielle 1.1.5.

B

Pourquoi les références à la directive relative aux marchandises dangereuses (RID) ont-elles été abandonnées ?

C

Les exigences relatives aux vents traversiers et à l'aérodynamisme sont incluses dans la STI actuelle (en vigueur depuis 2006) en tant que points ouverts et il avait été annoncé que des spécifications seraient intégrées lors de la prochaine révision. La directive 2009/107/CE a clos le point ouvert relatif aux vents traversiers mais seulement pour les wagons passe-partout ; la sécurité doit à la place être assurée par des dispositions opérationnelles. Ceci doit être inclus comme remarque dans le document de base de la STI (valide pour tous les wagons).

Il est regrettable que la STI ne close pas le point ouvert concernant l'aérodynamisme car le garder ainsi constitue une entrave à la *cross authorisation* (autorisation unique).

D

Les exigences de la STI actuelle pour la fermeture et le verrouillage des portes et l'arrimage du fret ont été supprimées, sauf pour les wagons satisfaisant volontairement à l'Annexe C. Or, tout wagon de fret doit posséder un équipement conçu pour l'arrimage des marchandises transportées car son absence compromet grandement la sécurité. Quels éléments ont prouvé que l'omission de ces exigences ne réduisait pas le degré de sécurité pour un wagon satisfaisant uniquement au document de base de la STI ?

E

Le document de base ne donne aucune exigence pour les marquages.

Il manque tout particulièrement des exigences concernant :

- *la longueur entre tampons*
- *le poids-frein et la performance de freinage*

Ceci pose problème d'une part car la STI OPE exige des informations concernant la longueur du train et sa performance de freinage mais d'autre part également pour les États membres de l'OTIF

qui s'en remettent au marquage du wagon lors de la vérification de la composition d'un train avant le départ sans se connecter en ligne à un système informatique.

Nous demandons que le document de base de la STI inclue l'Annexe B de la STI WAG actuelle, en indiquant cependant quels marquages de la norme EN 15877-1 sont obligatoires et lesquels sont applicables (lorsque le wagon présente le risque / la fonction en question) ; les autres marquages de la norme sont facultatifs.

F

Annexe C

C.7 Ajouter la limite de 17 500 mm pour la distance entre des essieux intérieurs contigus.

C.9 Contrôler que toutes les spécifications nécessaires pour le système de freinage UIC sont spécifiées, y compris les références aux normes EN et fiches UIC applicables.

Il manque des exigences concernant :

- la capacité du wagon à être manœuvré par gravité ;
- les crochets de halage : indiquer UIC 535-1 clause 1.4 ;
- la protection des éléments saillants : indiquer UIC 535-2, clause 1.3.

STI OPE fusionnée

4.2.2.3 Identification des véhicules

Pourquoi l'article 1b de la décision 2010/640/CE n'a-t-il pas été inclus dans la version fusionnée ?

4.2.2.5 Composition du train, point (a) véhicules

Le point 4.3.3.11 tel qu'amendé par la décision de la Commission n° 2010/640/CE n'a pas été inclus et, par conséquent, la question des efforts longitudinaux de compression (ELC) ne fait plus partie de la STI OPE. Pourquoi ?

Les ELC sont importants pour une utilisation sécurisée des trains car une mauvaise évaluation de ces efforts peut aboutir à des déraillements.

La STI devrait inclure des principes d'évaluation des dynamiques longitudinales des compositions des trains.

Annexe P

P.4

Les codes corrects pour ces deux États membres de l'OTIF sont :

Serbie : SRB, 72, ŽS

Monténégro : MNE, 62, ?

P.5 et P.6

Nous pensons qu'il est important que la numérotation et le marquage suivent les mêmes règles dans tous les États membres (États membres de l'OTIF, membres ou non de l'UE). Dans le cas contraire, l'interopérabilité s'en trouverait grandement diminuée. Étant donné qu'un million de wagons ou plus sont déjà en service et que le système actuel est bien connu du personnel et utilisé dans les systèmes informatiques, le maintien de la rétrocompatibilité revêt une importance majeure !

Dans le système actuel, un wagon dont le numéro commence par 0, 1, 2 ou 3 a reçu une permission générale pour être exploité en sécurité partout sur le réseau à 1435 mm sauf au Royaume-Uni. Nous proposons de les marquer « GE » (*Go-Everywhere*). Les wagons RIV et les wagons ayant reçu une *cross authorisation* (autorisation unique) conformément à la décision 2009/107/CE relèvent de cette catégorie, tout comme les wagons satisfaisant à l'Annexe C de la STI WAG. La conformité des wagons sera contrôlée pendant la composition/disposition du train par des systèmes informatiques et par le personnel d'exécution sur le terrain.

Les wagons satisfaisant à la STI WAG actuelle et aux spécifications complémentaires pour les wagons soumis au point 7.6.4 mais n'étant pas C1 et/ou dont la distance entre les essieux intérieurs excède la distance acceptée bénéficient également d'une permission générale MAIS pas sur l'ensemble du réseau à 1435 mm. Par le passé, ces wagons ne possédaient pas de marquage RIV mais le nom de l'entreprise ferroviaire où le wagon avait été admis au service sur l'infrastructure était inscrit sur leur plaque de dérogation. Ce wagon peut être exploité dans des trains en combinaison avec tous les wagons dont le numéro commence par 0, 1, 2, ou 3 mais les entreprises ferroviaires doivent tenir compte des caractéristiques de l'infrastructure (gabarit, circuits de voies, etc.). Nous proposons de les marquer « CW » (compatibles avec GE) et d'utiliser 4 ou 8 comme premier chiffre de leur numéro.

Les spécifications relatives à la numérotation des wagons incluses à l'Annexe P du projet de STI OPE n'offre pas la possibilité d'identifier la catégorie des wagons. Par conséquent, il n'y a pas rétrocompatibilité avec les wagons existants. La perte des informations correctes et exigées décrites ci-dessus provoquerait une augmentation des coûts, un défaut de sécurité et des retards des trains au départ pour une grande partie du fret actuel.

Il importe de non seulement signifier aux États où le wagon a été autorisé (marquage TEN = tous les États membres *ou* grille = les États indiqués) mais également ses caractéristiques techniques à des fins opérationnelles (GE ou CW). Les caractéristiques techniques peuvent être extraites du registre central des types de véhicules autorisés (aux chiffres 5 à 8) mais ce dernier n'est pas encore opérationnel et cela pourrait prendre des années avant qu'il ne soit achevé.

Au mois de mai dernier, l'OTIF a soumis une proposition (annexe PP à la PTU WAG) concernant ces problèmes au WG TECH. Des discussions visant à trouver une solution commune acceptable pour l'UE, l'OTIF et les organisations intéressées (entreprises ferroviaires et détenteurs) sont en cours.

P.9

Ce registre électronique devrait être commun à l'OTIF et à l'ERA comme le registre VKM et selon la même règle du *mutatis mutandis*.

P.13

Il conviendrait de s'assurer (au moyen d'une norme ?) que les codes alphabétiques de P.13 (voitures de voyageurs) ne coïncident pas en partie avec ceux de P.12 (wagons de fret).

Remarques

Les commentaires ci-dessus sont le résultat d'un examen approfondi des textes des deux projets de STI tels que mis à disposition sur le site Internet de l'ERA.

Les auteurs ayant de toute évidence suivi une approche entièrement nouvelle, l'examen des textes par le Secrétariat et les États membres de l'OTIF non membres de l'UE fut très ardu et nécessita beaucoup de temps.

Par conséquent, ces commentaires consolidés ne doivent pas être considérés comme complets et définitifs.

Le nombre et le contenu de nos commentaires montrent clairement que ces projets de STI soulèvent de grandes inquiétudes. L'expertise de l'OTIF devrait être utilisée pour compléter, corriger et clarifier toute future version de ces deux projets.